Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 239

Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano—Nouveau-Brunswick

Rapport d'enquête et d'audience publique

Février 2007

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-49169-9 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-49170-5 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 23 février 2007

Monsieur Claude Béchard
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick. Ce mandat d'enquête et d'audience publique a débuté le 23 octobre 2006 sous la responsabilité de M. François Lafond, secondé par M. John Haemmerli.

À l'issue de ses travaux, la commission conclut que la construction d'une autoroute entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick répondrait aux objectifs du ministère des Transports, lesquels sont l'amélioration de la sécurité et la réduction des conflits entre la circulation locale et de transit.

Dans son rapport, la commission traite de plusieurs mesures visant à améliorer l'accès aux municipalités touchées et à atténuer les répercussions sur les commerces ainsi que sur les milieux agricoles et naturels.

Parmi ces mesures, un échangeur complet devrait être construit au kilomètre 25 ce qui assurerait une meilleure accessibilité à la municipalité de Packington et éviterait la construction d'un demi-échangeur au kilomètre 28,5, lequel nuirait au développement résidentiel de la ville de Notre-Dame-du-Lac. De plus, la pertinence du demi-échangeur

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

prévu au kilomètre 12,5 devrait être réévaluée puisqu'il n'apporterait pas l'amélioration recherchée en termes d'accessibilité et de visibilité pour les commerces et le parc industriel de Dégelis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

William J. Cosgrove

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 21 février 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick.

Au terme de son mandat, la commission conclut que la construction d'une autoroute entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick répondrait aux objectifs du ministère des Transports, lesquels sont liés à l'amélioration de la sécurité et à la réduction des conflits entre la circulation locale et de transit.

Par ailleurs, la commission constate que l'ensemble des participants est en accord avec la raison d'être du projet, bien que certaines modifications soient souhaitées. À cette fin, la construction d'un demi-échangeur au kilomètre 28,5 nuirait au développement résidentiel de la ville de Notre-Dame-du-Lac. En lieu et place, un échangeur complet devrait être construit au kilomètre 25, ce qui offrirait, en même temps, une meilleure accessibilité à la municipalité de Packington.

La pertinence du demi-échangeur prévu au kilomètre 12,5 devrait être réévaluée puisqu'il n'apporterait pas l'amélioration recherchée en termes d'accessibilité et de visibilité pour les commerces et le parc industriel de Dégelis.

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

La construction de l'autoroute entrainerait la perte de la halte routière du kilomètre 22.5, un outil de promotion touristique important. L'aménagement d'une infrastructure similaire sur le territoire de la ville de Notre-Dame-du-Lac pourrait compenser cette perte, mais une entente sur le partage des coûts devrait être conclue entre le ministère des Transports, la Ville et les partenaires touristiques de la région.

Enfin, la commission traite, dans son rapport, de plusieurs autres mesures visant à atténuer les répercussions sur les commerces ainsi que sur les milieux agricoles et naturels. Le ministère des Transports devrait, entre autres, évaluer la possibilité de modifier le tracé entre les kilomètres 16 et 18, pour le rapprocher de l'axe de la route 185 actuelle, afin de réduire les effets sur l'agriculture.

En terminant, je tiens à remercier mon collègue, M. John Haemmerli, et à souligner l'excellente contribution de chacun des membres de l'équipe de la commission tout au cours de nos travaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,

François Lafond

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 7

Un consensus en faveur de l'autoroute projetée 7

L'impact sur les commerces 8

Le segment entre les kilomètres 6 et 8 8

Le kilomètre 13 9

Le kilomètre 34 10

Le segment entre les kilomètres 20 et 28 10

Le milieu agricole 12

Les acquisitions 14

Les activités récréatives 14

Chapitre 2 La raison d'être du projet 15

Les conditions actuelles de circulation 15

Les prévisions en 2020 18

La solution proposée au regard des objectifs du ministère des Transports 19

Chapitre 3 Les enjeux du tronçon de la frontière du Nouveau-Brunswick à Dégelis 21

L'accès aux commerces 21

Les commerces entre les kilomètres 6 et 8 21

La zone industrielle de Dégelis 25

L'importance d'élaborer une stratégie de marketing 26

La protection des milieux humides 28

L'interconnexion des milieux humides et aquatiques 29

L'impact des sels de voirie 31

Chapitre 4 Les enjeux du tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac 33

L'accessibilité à Notre-Dame-du-Lac et à Packington 33

L'impact sur le développement résidentiel de Notre-Dame-du-Lac 33
Un échangeur complet au kilomètre 25 38

Les voies de desserte du kilomètre 20 au kilomètre 25 40
Le choix du tracé et de la voie de desserte est 40
L'asphaltage de la voie de desserte ouest 43

Les enjeux liés à l'agriculture 44

Chapitre 5 Les enjeux du tronçon de Notre-Dame-du-Lac à Cabano 51

La localisation du poste de contrôle routier 52

Les mesures d'atténuation pour le milieu agricole 54
Les ouvrages du kilomètre 33 54
La localisation du passage agricole du kilomètre 31,7 55
Le déplacement du passage agricole du kilomètre 36,3 56
L'asphaltage des dessertes 57

L'impact sur la visibilité de la fromagerie Le Détour 57

Conclusion 59

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 61

Annexe 2 La documentation 67

Bibliographie 81

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 Le tracé proposé par le ministère des Transports pour le tronçon de la frontière du Nouveau-Brunswick à Dégelis (du kilomètre 0 au kilomètre 15) 3

Figure 2 Le tracé proposé par le ministère des Transports pour le tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac (du kilomètre 16 au kilomètre 29) 3

Figure 3 Le tracé proposé par le ministère des Transports pour le tronçon de Notre-Dame-du-Lac à Cabano (du kilomètre 30 au kilomètre 37) 5

Figure 4 Le réseau routier actuel et proposé par le ministère des Transports dans le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac 35

Figure 5 Le tracé entre les kilomètres 16 et 19 47

Tableau 1 Le débit journalier moyen annuel, d'été et d'hiver sur la route 185 entre Cabano et le Nouveau-Brunswick en 2005 16

Tableau 2 Les sections problématiques sur les tronçons à l'étude (excluant les périmètres urbains) 18

Introduction

Le 10 août 2006, M. Claude Béchard, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick, par le ministère des Transports. Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue par les articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2).

En février 2003, le Ministre recevait un avis de projet du ministère des Transports. La directive du Ministre précisant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer a été transmise au promoteur le même mois. L'étude d'impact ayant été jugée recevable par le Ministre en mars 2006, celui-ci a alors demandé au BAPE de tenir une période d'information et de consultation publiques prévue par le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Le BAPE a donc mis le dossier du projet à la disposition du public du 18 avril au 2 juin 2006. Quatorze requêtes d'audience publique ont été adressées au Ministre pendant cette période.

Le mandat d'audience publique a débuté le 23 octobre 2006. La commission formée à cette fin par le président du BAPE a tenu la première partie de l'audience publique à Notre-Dame-du-Lac, les 23 et 24 octobre 2006. La commission a reçu 16 mémoires, dont 13 lui ont été présentés durant la seconde partie de l'audience publique, tenue le 27 novembre 2006 au même endroit.

Le projet

Le ministère des Transports envisage la construction d'une autoroute à deux chaussées de deux voies séparées par un terre-plein central dans l'axe de la route 185 entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Cabano. D'une longueur totale d'environ 35 km, l'infrastructure se divise en trois tronçons, soit du Nouveau-Brunswick à Dégelis (14,4 km), de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac (13,1 km) et de Notre-Dame-du-Lac à Cabano (6,7 km) (figures 1, 2 et 3). Les sections urbaines de Dégelis et de Notre-Dame-du-Lac ont déjà fait l'objet de travaux de réaménagement en autoroute entre 2001 et 2005. Ce projet s'insère dans celui plus global qui est de construire une autoroute reliant Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick (figure 2).

Plusieurs infrastructures connexes à l'autoroute seraient nécessaires. À cet égard, la construction de deux échangeurs complets est prévue, l'un à la frontière du Nouveau-Brunswick, au kilomètre 0, et le second à la hauteur de la route Lizotte au kilomètre 33[1]. Trois ponts d'étagement seraient aménagés aux kilomètres 13, 20 et 25, ainsi que trois passages agricoles aux kilomètres 17,6, 31,7 et 36,3 et un passage public sous l'autoroute au kilomètre 8,8. Les bretelles existantes au kilomètre 13,6 seraient reconstruites, celles du kilomètre 29 seraient remplacées par un demi-échangeur au kilomètre 28,5 et deux autres demi-échangeurs seraient aménagés aux kilomètres 12,5 et 25. La traversée de 24 cours d'eau, dont la majorité est composée de ruisseaux, entraînerait l'élargissement ou la construction de plusieurs ponts et ponceaux. Près de 38 km de voies de desserte seraient aménagées, auxquels s'ajouteraient environ 20 km de la route 185 actuelle réutilisés à cette fin. Enfin, un poste de contrôle routier serait aménagé au kilomètre 35,5.

Certains aménagements seraient également réalisés par le promoteur afin de maintenir l'utilisation des sentiers récréatifs. Le sentier du Parc linéaire interprovincial le Petit Témis serait élargi de 3 m entre les kilomètres 13 et 14 afin de permettre aux véhicules tout-terrains (VTT) de joindre leur sentier à l'est de l'autoroute. La conception des ponts d'étagement des kilomètres 0, 13 et 25 serait adaptée pour permettre aux VTT et aux motoneiges de traverser l'autoroute. Ceux-ci pourraient également emprunter le passage agricole prévu au kilomètre 17,6.

L'emprise de l'autoroute aurait une largeur de 90 m et celle des voies de desserte, 20 m. La réalisation du projet requerrait l'acquisition de 291 ha de sols agricoles et entraînerait l'empiètement sur 0,8 ha de milieu riverain ainsi que le déboisement de 221 ha de forêt productive et de 4 ha de peuplement forestier d'intérêt. En outre, elle entraînerait l'acquisition ou le déplacement de 45 résidences, de 6 commerces, de 2 industries, d'une ferme et d'une cabane à sucre. De plus, des parties de terrain de 207 propriétés, totalisant 390 ha, devraient être acquises.

Les coûts globaux des travaux sont évalués à environ 338 M$, soit 136 M$ pour le tronçon entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Dégelis, 133 M$ pour le tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac et 69 M$ pour celui entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Le Ministère n'a pas fixé d'échéancier pour ce projet en raison, entre autres, de l'incertitude liée aux disponibilités budgétaires futures.

1. Pour faciliter la compréhension du rapport, il est convenu que le kilométrage de l'autoroute débute à la frontière du Nouveau-Brunswick. Dans le même sens, il est convenu que l'autoroute projetée serait orientée du nord au sud bien qu'en réalité, elle soit plutôt dans l'axe nord-ouest – sud-est.

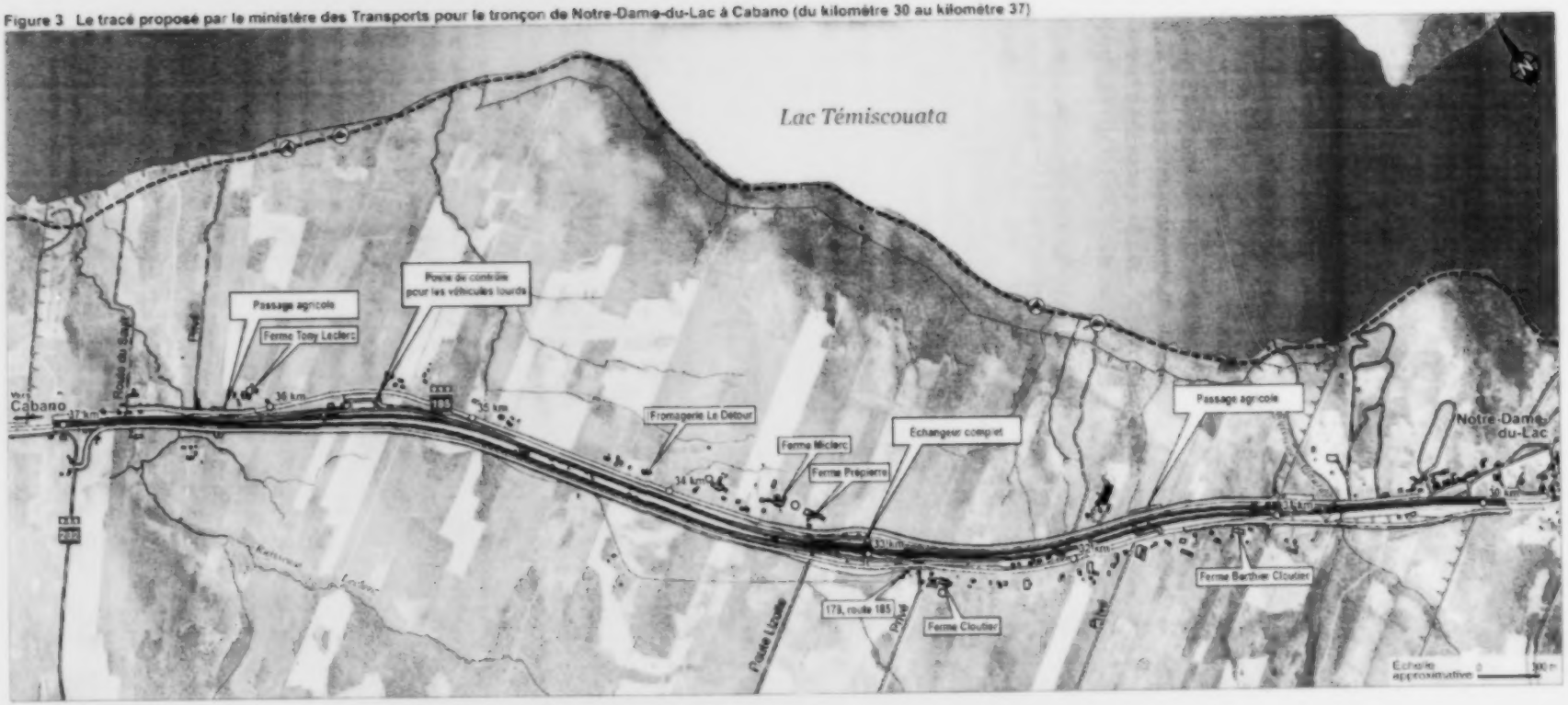
Figure 1 Le tracé proposé par le ministère des Transports pour le tronçon de la frontière du Nouveau-Brunswick à Dégelis (du kilomètre 0 au kilomètre 15)

Sources : adaptée de PR3.1, figures 3.1, 4.2, 4.3, 4.4 et 6.13 ; PR8.1, p. 11.

Figure 2 Le tracé proposé par le ministère des Transports pour le tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac (du kilomètre 16 au kilomètre 29)

Sources : adaptée de PR3.1, figures 1.1, 4.4 et 6.14 ; DB20, carte 3 ; DD1 ; DM12, p. 39.

Figure 3 Le tracé proposé par le ministère des Transports pour le tronçon de Notre-Dame-du-Lac à Cabano (du kilomètre 30 au kilomètre 37)



Légende

- Chaussée d'autoroute
- Bretelle
- Voie de desserte
- Passage
- Pont d'étagement
- Poste de contrôle
- Parc linéaire interprovincial le Petit Témis
- Territoire agricole protégé

Sources : adaptée de PR3.1, figures 4.3, 4.4 et 5.15 ; DB20, série 3.

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Dans l'ensemble, les participants à l'audience publique se sont montrés favorables au projet du ministère des Transports. Cependant, certains aspects du projet les préoccupent, notamment l'accessibilité aux commerces et à certains secteurs, de même que son impact sur le milieu agricole, les acquisitions de propriété et le maintien des activités récréatives.

Un consensus en faveur de l'autoroute projetée

La majorité des participants accueille favorablement le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 et aucun n'a remis en question sa raison d'être. Pour plusieurs, l'amélioration de la sécurité routière milite en faveur du projet autoroutier. D'ailleurs, une résidante a témoigné du caractère dangereux de l'actuelle route 185 : « je vois le danger, l'insécurité, à tous les soirs au retour de mon travail, [...] il faut être vigilant énormément, et puis c'est un gros trafic » (M^{me} Ginette Caron, DT4, p. 6).

Pour la Ville de Notre-Dame-du-Lac, la route 185 « est l'une des plus meurtrières au Québec. [...] la quantité non négligeable d'accès privés rattachés à cet axe routier a occasionné bon nombre d'accidents matériels et mortels dû à la mixité des circulations locale et de transit » (DM12, p. 1). Selon elle, la construction de l'autoroute améliorerait les échanges économiques, la route 185 étant « la troisième porte d'entrée du Québec et [...] le principal lien d'importance pour les échanges commerciaux du Québec vers les Maritimes et le nord de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) » (DM12, p. 1).

Toutefois, diverses modifications au projet et certaines mesures d'atténuation sont proposées par plusieurs afin de réduire les impacts. Un commerçant résume bien cet état d'esprit : « Oui, je suis en faveur de la réalisation de l'autoroute 85, mais pas à n'importe quel prix » (M. Jean-Marie Castonguay, DM6).

L'impact sur les commerces

Plusieurs commerçants s'inquiètent des répercussions qu'entraînerait la construction de l'autoroute sur l'accessibilité à leurs commerces, leur visibilité et leur achalandage. Ces préoccupations touchent particulièrement les commerces situés entre les kilomètres 6 et 8 ainsi qu'aux environs des kilomètres 13 et 34.

Le segment entre les kilomètres 6 et 8

Pour les commerçants du secteur, l'absence d'un échangeur complet à proximité de leurs entreprises entraînerait une fermeture certaine en raison de la faible circulation prévue sur la voie de desserte (Garage Laforge & Frères inc., Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, p. 3). L'un d'entre eux a souligné qu'en plus des pertes d'emploi résultant de la fermeture de leurs commerces, ils perdraient également leurs fonds de pension (M. Jean-Marie Michaud, DT4, p. 27).

Selon eux, l'absence d'échangeur entre Dégelis et le Nouveau-Brunswick réduirait également la rapidité d'intervention de la dépanneuse du Garage Laforge & Frères, ce qui nuirait à la sécurité des usagers du tronçon (DM5, p. 4). Plusieurs, dont la Ville de Dégelis, partagent cette inquiétude (DM3, annexe et DM5.1, p. 10 à 16). Par conséquent, les commerçants demandent au ministère des Transports de construire :

> [...] le viaduc initialement prévu au kilomètre 7,2 en y ajoutant des bretelles, ce qui permettrait l'accès aux résidants du secteur. Ainsi, non seulement nos entreprises auront une chance de survie, mais cet échangeur favorisera le développement économique de notre milieu, contribuera à conserver la vocation résidentielle de l'ancienne route 185 et assurera une plus grande sécurité à tous les usagers des deux routes.
> (Garage Laforge & Frères inc., Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, p. 6)

Leur porte-parole déplore que le viaduc initialement prévu au kilomètre 7,2 ait été retiré du projet sans aucune consultation auprès des intervenants touchés (M. Jean-Marie Michaud, DT4, p. 29). Ces commerçants se sont « sentis abandonnés et même ignorés, ne semblant pas faire partie » des préoccupations du Ministère (Garage Laforge & Frères inc., Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, p. 6).

Ces participants soutiennent que quelques commerces et industries pourraient s'installer dans le secteur du kilomètre 7,2 :

> De plus en plus cette option s'impose mais est conditionnelle à la construction de bretelles permettant l'accès à ces compagnies. Vous n'êtes pas sans savoir que le parc industriel actuel de la ville de Dégelis se verra amputé par le passage de

> l'autoroute 85. Certains commerces se verront même expropriés et devront envisager une relocalisation. Les emplacements disponibles n'abondent pas et la possibilité de développer notre secteur semble en intéresser quelques-uns [...]. (Garage Laforge & Frères inc., Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, p. 3)

La Ville de Dégelis voudrait que la construction des bretelles au kilomètre 7,2 soit confirmée afin de lui permettre de proposer à différents promoteurs potentiels des conditions d'accessibilité répondant à leurs besoins (M. Émilien Nadeau, DT4, p. 107 à 109). Advenant qu'aucune bretelle ne soit aménagée au kilomètre 7,2, les commerçants du secteur demandent au Ministère de prévoir une compensation financière pour les dédommager des pertes économiques subies et les aider à restructurer leurs entreprises afin d'en éviter la fermeture (Garage Laforge & Frères inc., Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, addenda). Pour leur porte-parole, il y a apparence d'iniquité entre les commerçants et les agriculteurs puisque les pertes d'achalandage d'un commerce ne sont pas compensées alors que les agriculteurs seraient dédommagés pour les détours qui seraient occasionnés à leurs activités par le projet (M. Jean-Marie Michaud, DT4, p. 26 et 27).

Les commerçants du secteur sont également préoccupés par le maintien de la qualité de leur eau potable pendant et après la construction de l'autoroute. À cet égard, ils demandent au Ministère de préserver leur source d'approvisionnement et d'en assurer la qualité pour les années à venir (Garage Laforge & Frères inc., Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, p. 5).

Le kilomètre 13

Le propriétaire du Motel Restaurant Bar Le 1212 situé à proximité du kilomètre 13 s'inquiète de l'impact potentiel de la construction de l'autoroute sur la viabilité des commerces de la région :

> Survivre à un déplacement de route pour un commerce est extrêmement difficile. La construction de l'autoroute entre Edmundston et Grand-Sault [au Nouveau-Brunswick] est un bon exemple, après un an les commerces de service sur la route 2 étaient fermés. Pourquoi ? Je crois que nous devons réagir et exiger la création de bretelles au pont d'étagement de la rue Industrielle au kilomètre 12,5. (M. Jean-Marie Castonguay, DM6)

Ce commerçant craint que son commerce ne soit pas visible à partir de l'autoroute et qu'une perte d'achalandage en résulte. En ce qui concerne l'accessibilité de son commerce, il est également préoccupé par l'enclavement de celui-ci à la suite du démantèlement projeté du tronçon de la route 185 dans le secteur industriel de

Dégelis. Il espère que la Ville lui cédera la parcelle de terrain qui le séparerait de l'avenue Principale (M. Jean-Marie Castonguay, DM6).

Par ailleurs, ce commerçant appuie la Ville de Dégelis dans sa démarche auprès du ministère des Transports pour que le déplacement du kiosque d'information touristique provincial dans le secteur industriel et commercial de Dégelis soit formellement inclus dans le projet d'autoroute. Il espère que ce déplacement attirera une nouvelle clientèle dans ce secteur (M. Jean-Marie Castonguay, DM6).

Le kilomètre 34

Les propriétaires de la fromagerie Le Détour, située au kilomètre 34, contestent la conception de l'autoroute en paliers dans ce tronçon qui réduirait, selon eux, la visibilité de leur commerce à partir des voies en direction du Nouveau-Brunswick. Ces commerçants craignent également que la pente longitudinale du tronçon entre les kilomètres 33 et 35 soit supérieure à celle estimée par le Ministère et que la section en direction nord soit surélevée par rapport à la route 185, ce qui, selon eux, pourrait détériorer le climat sonore pour les résidants du secteur. Ils proposent plutôt une plantation d'arbres le long de la desserte ouest afin de freiner l'accumulation de neige sur l'autoroute, ce qui, par le fait même, éviterait au ministère des Transports l'aménagement de l'autoroute en paliers (M^{me} Ginette Bégin, DT4, p. 47 et 53 ; DM7).

Le segment entre les kilomètres 20 et 28

Ce segment a été l'objet de plusieurs interventions. Un résidant a déploré le tracé proposé par le ministère des Transports entre les kilomètres 20 et 25, qui entraînerait, selon lui :

> [...] la destruction de la halte routière, aucune réduction du niveau sonore pour les gens du chemin du Lac, la construction d'un demi-viaduc à l'embouchure d'une rivière, près du lac, une augmentation inutile du nombre d'expropriations, [...] un impact important sur les revenus de taxes de la municipalité liés aux expropriations, l'enlèvement d'une section de route qui est très panoramique.
> (M. Yves Perron, DT4, p. 61)

Ce participant remet en question le choix du Ministère de réaménager à ses frais le chemin du Lac pour en faire une voie de desserte. Selon lui, « l'état actuel du chemin du Lac est le résultat des choix et des décisions administratives passées au conseil municipal de Notre-Dame-du-Lac. Les contribuables de l'ensemble du Québec doivent-ils payer pour les choix de la municipalité dans le passé ? » (M. Yves Perron, DM13, p. 3).

Ce dernier considère comme primordial de conserver la halte routière du kilomètre 22,5 car elle représente, selon lui, la porte d'entrée du Québec pour les touristes venant de l'est et elle est un endroit sécuritaire pour photographier le lac Témiscouata (M. Yves Perron, DT4, p. 62 et 63). À l'instar de ce résidant, la Ville de Notre-Dame-du-Lac et l'Auberge Marie Blanc accordent une très grande valeur à cette halte d'observation (DM12, p. 9 ; DM14). Pour les propriétaires de l'auberge, ce belvédère revêt une importance particulière :

> Grâce à leur arrêt au belvédère, de nombreux touristes ont découvert un endroit magnifique qui leur était encore inconnu : Notre-Dame-du-Lac. C'est ainsi que nous, à l'Auberge Marie Blanc, dès le début de notre longue carrière en 1960, avons pu accueillir une clientèle importante venue tout droit du belvédère. Il n'est pas exagéré de dire qu'à ce moment-là cette manne représentait au moins 30 % de notre clientèle.
> (DM14)

Pour préserver cette infrastructure touristique, la Ville de Notre-Dame-du-Lac propose de déplacer vers l'ouest le tracé de l'autoroute à cet endroit. S'il advenait que cette proposition ne soit pas retenue par le ministère des Transports, la Ville suggère l'aménagement d'un belvédère accessible exclusivement par l'autoroute en direction nord (DM12, p. 9 et 10 ; M. Gilles Garon, DT4, p. 92 et 93).

Par ailleurs, un résidant propose de conserver la route 185 comme voie de desserte, ce qui préserverait la halte-routière actuelle (M. Yves Perron, DM13, p. 6 à 11 et DT4, p. 67). Toutefois, un agriculteur du secteur souhaite que ce tronçon de la route 185 soit démantelé pour cultiver les parties qui seraient non utilisées et naturalisées de nouveau (M. Robert Fortin, DM15).

Un autre participant a souligné l'importance de l'accès à la route 185 par le kilomètre 20 pour les résidants des chemins Neuf, du Lac et de l'Île ainsi que pour les propriétaires des chalets situés aux abords du lac Témiscouata. Selon ce participant, l'absence de bretelle d'accès à l'autoroute, à la hauteur du kilomètre 20, réduirait l'accessibilité pour ces secteurs. Il demande donc au Ministère d'y aménager des bretelles (M. Rodrigue Lavoie, DM9).

De son côté, la municipalité de Packington, située à une dizaine de kilomètres à l'ouest de la route 185, préférerait qu'un échangeur complet, plutôt qu'un demi seulement, soit aménagé au kilomètre 25 pour faciliter l'accès à sa route collectrice, soit la route Saint-Benoît :

> [...] le ministère des Transports doit aussi se préoccuper très sérieusement des municipalités rattachées à cette importante infrastructure routière. Et nous [...] sommes convaincus qu'un échangeur complet est nécessaire pour atteindre nos

> objectifs de développement à moyen et à long terme. [...] Le développement économique de notre municipalité pourra plus facilement progresser au cours des futures décennies en ayant un échangeur complet qui donnerait accès facilement et sans détour à la route Transcanadienne.
> (DM11)

La Ville de Notre-Dame-du-Lac partage l'avis de la municipalité de Packington et suggère que les bretelles d'accès prévues au kilomètre 28,5 soient plutôt construites au kilomètre 25 pour compléter le demi-échangeur déjà prévu à cet endroit. Selon elle, cela avantagerait autant les citoyens de Packington que ceux de Notre-Dame-du-Lac résidant sur le chemin du Lac. Cela éviterait également l'empiètement du projet autoroutier sur le développement Lavoie-Soucy, un projet immobilier sur lequel la Ville mise beaucoup (DM12, p. 3 et 4). D'ailleurs, des résidants de ce développement résidentiel s'inquiètent des répercussions qu'aurait la construction des bretelles sur la valeur de leur maison :

> Il y aura, à environ 65 m de notre maison, un talus de 20 m de hauteur, et ce, face à celle-ci. Alors en raison de cette « vue imprenable » sur ce nouveau mont, il nous deviendra impossible de vendre cette propriété éventuellement et cela causera une perte de valeur énorme de notre propriété.
> (M. Rémy Malenfant et M^me^ Nathalie Bérubé, DM4)

De plus, ces résidants demandent au Ministère de leur aménager un accès direct à la rue Saint-Viateur, car ils craignent que la construction de bretelles au kilomètre 28,5 ne remette en question l'aménagement de certaines rues au sein du développement, les privant ainsi d'un accès au réseau routier municipal (M. Rémy Malenfant, DT4, p. 11).

Le milieu agricole

La Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent et son syndicat affilié, syndicat de l'UPA Portage-des-Montagnes (ci-après l'UPA), estiment que l'autoroute améliorerait la sécurité des déplacements de la machinerie agricole, mais qu'elle entraînerait le déplacement d'une entreprise, la perte de terres agricoles ainsi que la perte de temps et d'argent pour ses membres (DM8, p. 3). Un exploitant agricole considère que son entreprise serait lourdement touchée par le passage de l'autoroute sur ses terres ainsi que sur des terres qu'il loue. L'autoroute empiéterait sur 10 % des terres qu'il cultive et augmenterait ses frais d'exploitation d'un autre 10 % (M. Marcel-Marie Picard, DM2).

Enfin, l'UPA et des agriculteurs de la région proposent quelques modifications au projet pour atténuer ses répercussions sur le milieu agricole. Globalement, cet

organisme souhaite que toutes les voies de desserte soient pavées afin de réduire le soulèvement de poussière et les problèmes d'usure de la machinerie (DM8, p. 4 à 6).

Les terres agricoles des kilomètres 11 et 12

Un agriculteur qui loue des terres agricoles entre les kilomètres 11 et 12 au sud-est du secteur industriel de Dégelis a déploré l'empiètement de l'autoroute projetée sur une portion de ces terres, qu'il considère parmi les plus belles qu'il cultive (M. Marcel-Marie Picard, DT3, p. 30). Pour réduire cette perte, il suggère que le Ministère modifie le tracé de façon à ce que ces terres soient contournées vers l'ouest (DM2).

Les terres agricoles des kilomètres 16 à 18

Le segment de l'autoroute situé entre les kilomètres 16 et 18 entraînerait des pertes de terres agricoles pour quelques exploitants. Certains proposent l'atténuation de la courbe de ce segment de manière à rester dans l'axe de la route 185, et ce, afin de réduire la perte de superficies cultivées (M. Marcel-Marie Picard, DM2 ; Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent et Syndicat de l'UPA Portage-des-Montagnes, DM8, p. 4 ; M. Joseph Leclerc, DT4, p. 41).

Un agriculteur propose également d'éliminer le passage agricole situé au kilomètre 17,5 de même que la voie de desserte ouest pour réduire davantage l'empiètement sur ses terres (M. Marcel-Marie Picard, DM2). Néanmoins, un autre exploitant du secteur tient à ce que ce passage soit aménagé tel qu'il est prévu puisqu'il serait nécessaire pour cultiver ses terres de chaque côté de l'autoroute (Ferme Variclair, DM10).

Les terres agricoles des kilomètres 30 à 37

L'UPA propose de resituer les passages agricoles prévus aux kilomètres 31,7 et 36,3 afin de réduire davantage les temps de déplacement pour les exploitants agricoles de ces secteurs (DM8, p. 4 et 5).

En outre, cet organisme estime que l'échangeur au kilomètre 33 devrait être construit plus près de la route Lizotte afin de réduire les détours pour les trois agriculteurs de ce secteur. L'UPA suggère également de modifier légèrement le tracé de l'autoroute vers le sud-ouest à la hauteur du kilomètre 33, ce qui l'éloignerait de la maison de la Ferme Prépierre (DM8, p. 4).

Finalement, l'UPA propose deux autres endroits pour rapprocher le poste de contrôle routier de Cabano et réduire ainsi la perte de superficies agricoles aux environs du kilomètre 35,5 (DM8, p. 5).

Les acquisitions

Le projet autoroutier entraînerait plusieurs acquisitions de terres sur le territoire de la ville de Notre-Dame-du-Lac, ce qui pourrait entraîner une diminution du revenu de ses taxes foncières. La Ville estime qu'elle ne peut perdre davantage de revenu puisque l'incendie de l'entreprise Viandes Du Breton en 2002 la prive déjà de plus de 300 000 $ en taxes et services (DM12, p. 2).

Pour permettre le relogement de citoyens sur son territoire, la Ville est d'avis, à l'instar de l'UPA, que le passage agricole prévu au kilomètre 31,7 devrait plutôt être aménagé au kilomètre 31, car une dizaine de propriétaires qui seraient touchés par le projet auraient manifesté de l'intérêt pour se construire dans ce secteur (DM12, p. 8).

En raison de l'emplacement de son terrain à la hauteur de l'échangeur Lizotte, une résidante souhaiterait que celui-ci ne soit pas touché par le projet autoroutier :

> [...] je fus consternée en apprenant que l'on empiétait sur mon terrain pour la voie de desserte. [...] Je crois fermement, étant donné la position géographique de mon terrain, qu'il est possible de modifier légèrement le tracé ce qui aurait pour effet de minimiser les coûts et préserver ce beau site.
> (M[me] Ginette Caron, DM1)

Enfin, la Ville de Notre-Dame-du-Lac demande au Ministère de paver les voies de desserte ouest projetées entre les kilomètres 20 à 25 et 33 à 37 afin d'offrir « un environnement résidentiel aussi satisfaisant qu'auparavant » aux citoyens qui désireraient se resituer le long de ces routes (DM12, p. 7).

Les activités récréatives

Lors de la première partie de l'audience publique, le représentant du Club de motoneige du Témiscouata a fait part des préoccupations des membres du club au regard des répercussions de l'autoroute sur leurs activités. Il souhaite que le Ministère aménage un sentier exclusif pour les motoneiges, entre le pont d'étagement de la rue Industrielle à Dégelis et la station-service Esso aux environs du kilomètre 14,5, afin d'éviter l'obligation de partager un sentier conjoint avec les VTT sur une distance supérieure à 500 m (M. Lucien Ouellet, DT1, p. 81 et 82).

Chapitre 2 La raison d'être du projet

Dans le présent chapitre, la commission examine la raison d'être du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick. Elle le fait au regard des conditions actuelles et projetées de la circulation et des objectifs du ministère des Transports.

Les conditions actuelles de circulation

La route 185 comporte deux voies avec un gabarit conçu pour une circulation rapide : une emprise nominale de 45,7 m, des voies de circulation de 3,7 m, des accotements pavés de 3 m et une vitesse affichée de 90 km/heure. Selon le Ministère, elle respecte le profil et les normes d'une route nationale en milieu rural. Elle comprend quelques sections de voies séparées dans les périmètres urbains ainsi que des aménagements pour permettre les dépassements (DA18, p. 3 ; DQ8.1).

Les relevés de circulation issus du compteur permanent à Dégelis indiquent que le profil de la circulation sur la route 185 est typique d'une région touristique, avec une forte augmentation des débits au cours de la saison estivale jumelée à une importante circulation de transit interprovincial. Il s'agit d'un axe majeur de transport des marchandises qui assure également le rôle de desserte locale entre les différentes municipalités et points de services (PR3.1, p. 8 et 9).

Selon les données du ministère des Transports, le débit journalier moyen annuel (DJMA) en 2005 sur les tronçons à l'étude variait de l'ordre de 5 200 à 7 300 véhicules (tableau 1). Sur la route 185, la densité de la circulation évolue en fonction des jours, des mois et des saisons. Alors que le DJMA en 2005 s'établissait à près de 5 200 véhicules à la station permanente de comptage de Dégelis, il était d'environ 7 000 en période estivale et diminuait à 3 900 lors de la saison hivernale. Les mois de janvier et février enregistraient les débits moyens les plus faibles, alors que les mois de juillet et août présentaient les débits moyens les plus élevés. Les débits journaliers moyens mensuels des vendredis et samedis de juillet et d'août variaient entre 9 500 et 10 400 véhicules à Dégelis et atteindraient 14 600 véhicules à Notre-Dame-du-Lac, confirmant ainsi le profil touristique de la circulation sur la route 185 (DQ4.1).

Tableau 1 Le débit journalier moyen annuel, d'été et d'hiver sur la route 185 entre Cabano et le Nouveau-Brunswick en 2005

Section de route	DJMA	DJME [1]	DJMH [2]
Tronçon, Nouveau-Brunswick–Dégelis [3]	5 186	7 009	3 889
Tronçon, Dégelis–Notre-Dame-du-Lac	7 278	9 838	5 457
Tronçon, Notre-Dame-du-Lac–Cabano	7 179	9 703	5 383

(1) Le débit journalier moyen d'été (DJME) comprend les mois de juin, juillet, août et septembre.

(2) Le débit journalier moyen d'hiver (DJMH) comprend les mois de décembre, janvier, février et mars.

(3) Le compteur permanent de Dégelis est installé au kilomètre 1,1.

Source : adapté de DQ4.1.

Bon nombre de résidences et de commerces se trouvent des deux côtés de la route 185. Cette situation entraîne des conflits d'usage entre la circulation locale et celle de transit résultant des mouvements nécessaires pour accéder aux entrées privées et commerciales ; de là, un certain ralentissement de la circulation. Par ailleurs, la circulation de la machinerie agricole et les arrêts des véhicules de services, tels que ceux utilisés pour l'enlèvement des ordures ou pour le transport scolaire, sont également susceptibles de perturber l'écoulement du trafic.

Enfin, le transport de marchandises est omniprésent sur la route 185. Lors d'une enquête sur le camionnage menée pendant une semaine à l'automne de 1999, le débit journalier moyen de camions relevé sur la route à la frontière du Nouveau-Brunswick était d'environ 1 200 véhicules lourds, dont 92 % étaient constitués de trains routiers, de tracteurs et de semi-remorques. Cette enquête a également fait ressortir que 95 % de ces déplacements étaient tributaires des échanges de marchandises avec les provinces atlantiques et que la route 185 en constituait le lien privilégié. D'ailleurs, sur le plan des échanges commerciaux, la route 185 est la troisième porte d'entrée en importance au Québec (DA3, p. 8, 10 et 12 ; DA9, p. 3).

En 2005, à la station permanente de comptage de Dégelis, le débit journalier moyen annuel de véhicules lourds circulant sur cette route s'établissait à environ 1 600 véhicules, ce qui représentait un peu plus de 30 % de l'ensemble du trafic empruntant cette artère. Leur présence sur la route 185 était encore plus significative durant la période hivernale (de décembre à mars) et constituait, en 2005, environ 35 % du trafic utilisant cette artère de transit entre le Québec, les Maritimes et l'Ontario (DQ4.1).

Par ailleurs, la route 185 est à deux voies contiguës sur une bonne partie du tronçon à l'étude et passe à trois ou quatre voies afin d'assurer la fluidité aux endroits où les véhicules lourds sont ralentis par les pentes. Ainsi, ces changements astreignent le conducteur à s'adapter à une situation routière non homogène. Tous ces éléments ont des effets sur le niveau de service de la route 185. La notion de niveau de service permet de caractériser la qualité de l'écoulement de la circulation. Celle-ci est plus fluide au niveau de service « A », alors qu'au niveau « F », la circulation est très congestionnée. Sur les sections de route à l'étude, à l'exception d'un court segment de 500 m où il correspond à « A », le niveau de service actuel fluctue entre les niveaux « C » et « D »[1], notamment en raison des changements dans sa configuration (PR3.1, p. 11 ; PR3.2, p. 6).

- *La commission constate que les échanges commerciaux interprovinciaux engendreraient près du tiers du flux de circulation sur la route 185. De plus, elle constate que sa configuration et la densité actuelle de la circulation sur les tronçons à l'étude en diminuent la fluidité particulièrement en période estivale, selon les données du ministère des Transports.*

Deux types de trafic coexistent sur la route 185, soit une circulation locale qui vise l'accessibilité aux différents commerces et résidences, et une circulation de transit à la recherche de rapidité et de fluidité. Les tronçons à l'étude étant situés majoritairement en milieu agricole, la circulation locale inclut donc les véhicules agricoles. Au cours des années allant de 1990 à 2002, abstraction faite des périmètres urbains, 2 581 accidents ont été dénombrés sur l'ensemble de la route 185, dont 660 dans la zone d'étude, soit environ 25 % de tous les accidents survenus sur cette artère. Les accidents mortels représenteraient 4 % de tous ces accidents, les accidents avec blessés graves, 6 %, ceux avec blessés légers, 16 %, et ceux avec dommages matériels seulement, 74 %. De 2003 à 2005, la proportion des accidents selon leur gravité est demeurée sensiblement la même sauf qu'aucun décès n'est survenu au cours de cette période. Dans les périmètres urbains, des interventions faites aux kilomètres 14 et 30 ont permis de sécuriser ces deux sites particulièrement accidentogènes, ce qui pourrait expliquer la réduction des accidents mortels (PR3.1, p. 14 à 16 ; DA43). Afin de mesurer le niveau de danger de cette route, le promoteur a utilisé trois indicateurs de sécurité tel qu'illustré au tableau 2.

1. Un niveau « A » indique un écoulement libre du trafic sans aucune gêne. Un niveau « C » annonce des conditions stables d'écoulement où la possibilité de manœuvrer est perturbée par la présence des autres usagers, ce qui requiert un accroissement de la vigilance, alors qu'un niveau « D » décrit des conditions instables d'écoulement où la possibilité de manœuvrer dans le courant de la circulation est fortement diminuée, tout comme le niveau de confort des conducteurs.

Tableau 2 Les sections problématiques sur les tronçons à l'étude (excluant les périmètres urbains)

Kilomètre	Ta [1]	Tc [2]	IG [3]
0	1,51	1,33	1,82
6	1,15	1,33	3,07
12	1,91	1,45	2,58
26	0,63	1,29	2,89
32	0,79	1,28	2,57

(1) Le taux d'accident (Ta) est une mesure d'exposition au risque exprimée en accidents par million de véhicules au kilomètre sur un segment de route donné. Selon le Ministère, le taux moyen de 1,09 observé sur la route 185 correspond à celui d'une route nationale.

(2) Le taux critique d'accident (Tc) est un indicateur statistique de sécurité correspondant au seuil au-delà duquel un site est probablement dangereux, et ce, avec un niveau de confiance variant de 85 % à 95 %. Sur la route 185, le taux critique moyen est de 1,31.

(3) L'indice de gravité (IG) indique l'importance ou la gravité moyenne des accidents comparativement à ceux n'occasionnant que des dommages matériels. Sur les routes nationales de même type que la route 185, l'indice moyen de gravité observé est de 2,22.

Source : adapté de PR3.1, tableau 2.7, p. 17 à 19.

Les secteurs de la route 185 pour lesquels le taux d'accident ou le taux critique est supérieur aux moyennes nationales sont les kilomètres 0, 6 et 12. À ces endroits, le nombre élevé d'accidents résulterait principalement des nombreux accès aux résidences et commerces bordant la route 185. C'est plutôt en comparant l'indice de gravité des accidents sur les tronçons à l'étude qu'il est possible de constater qu'à 17 endroits il est plus élevé que la moyenne nationale. Ainsi, selon le Ministère, ce ne serait pas le nombre d'accidents qui serait inquiétant sur la route 185, mais plutôt la gravité de ceux-ci (M. Michel Caron, DT2, p. 111 ; PR3.1, p. 18 et 19).

- *La commission constate que la présence de nombreux accès résidentiels et commerciaux aux abords de la route 185 entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick contribue à augmenter les conflits d'usage entre la circulation locale et de transit et, conséquemment, les risques d'accidents.*

Les prévisions en 2020

De 1975 à 2002, le taux moyen annuel d'accroissement du flot de circulation sur la route 185 à Dégelis était de l'ordre de 2,4 %. En raison d'une certaine stabilisation du débit depuis 2003, le promoteur a retenu une croissance future constante de 2 % par année pour élaborer les prévisions d'achalandage sur cette route en 2020. Ce taux de

croissance uniforme a été appliqué sur les trois tronçons à l'étude, quoique des fluctuations puissent être possibles dans des secteurs où le développement résidentiel, commercial et industriel est probable (PR3.1, p. 12 ; DA47, p. 3).

En 2020, le DJMA projeté sur la route 185 serait d'environ 7 400 véhicules à Dégelis et de 11 000 véhicules à Notre-Dame-du-Lac et à Cabano. Des pointes importantes de flux routier sont également appréhendées durant les vendredis et samedis des mois de juillet et d'août. Ces pointes journalières estimées atteindraient entre 13 500 et 15 600 véhicules à Dégelis et entre 20 000 et 23 200 véhicules à Notre-Dame-du-Lac et à Cabano (DQ4.1 ; PR3.1, p. 12).

Cette augmentation de débit sur les tronçons à l'étude entraînerait une diminution des niveaux de service sur l'ensemble de la route 185. Les sections qui causeraient le plus d'inconvénients aux usagers se situeraient entre les kilomètres 0 et 14,6 ainsi qu'entre les kilomètres 15,7 et 20,3 où le niveau de service en 2020 s'altérerait fortement, passant de « D » à « E », c'est-à-dire un écoulement congestionné de la circulation avec une demande de déplacement atteignant la capacité de l'infrastructure routière. Pour les secteurs des kilomètres 20,3 à 26,4, 26,9 à 29,5 et 35,7 à 37,3, le niveau de service correspondrait à « D ». Les usagers circuleraient alors en peloton pour près de 80 % de leur temps de déplacement (DA44 ; PR3.1, p. 12 et 13 ; DA47, p. 3). À de tels niveaux de service, il est plausible d'envisager une réduction de la vitesse et du niveau de confort des conducteurs résultant d'une moins grande liberté de manœuvre.

- ***Avis*** – *La commission considère que l'accroissement du flux routier prévu par le ministère des Transports à l'horizon 2020 ferait en sorte que le niveau de service sur les tronçons à l'étude de la route 185 se dégraderait suffisamment pour entraîner des problèmes récurrents de fonctionnalité et de fluidité du trafic, en plus d'avoir un impact négatif sur la sécurité des usagers. De plus, les conflits d'usage entre la circulation locale et celle de transit s'aggraveraient si des actions correctrices n'étaient pas entreprises au cours des prochaines années.*

La solution proposée au regard des objectifs du ministère des Transports

Dans son plan de transport du Bas-Saint-Laurent, le ministère des Transports vise à favoriser la compétitivité du Québec au moyen de systèmes de transport efficaces afin d'accéder aux marchés extérieurs et d'appuyer le développement socioéconomique des régions. Pour ce faire, le Ministère prévoit, entre autres,

réaménager la route 185 en une autoroute à deux chaussées séparées (DA12, p. 36 et 37).

Les objectifs spécifiques de ce projet sont l'amélioration de la sécurité des usagers et la réduction des conflits d'usage entre la circulation locale et de transit, tout en favorisant les échanges commerciaux entre les provinces Maritimes, le Québec et l'Ontario. La construction de l'autoroute projetée constituerait le dernier jalon de la route Transcanadienne à réaliser au Québec (M. Michel Caron, DT1, p. 32 et 33 ; DA9, p. 3).

Selon la commission, une autoroute privilégierait le trafic de transit et l'absence d'accès direct éliminerait les conflits d'usage entre la circulation locale et celle de transit. Cela offrirait un gain en sécurité et en mobilité et réduirait, en grande partie, les risques d'accidents. L'autoroute assurerait une augmentation de la capacité routière et du confort de conduite ainsi qu'un lien autoroutier continu entre les provinces.

- ***Avis*** *– La commission est d'avis que la construction d'une autoroute entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick répondrait aux objectifs du ministère des Transports que sont principalement l'amélioration de la sécurité et la réduction des conflits entre la circulation locale et de transit.*

Les élus municipaux tiennent à un tracé qui se rapprocherait le plus de la route 185 puisqu'ils craignent qu'un éloignement n'entraîne un effet désastreux sur l'économie de la région, nuisant ainsi au développement socioéconomique des municipalités. Une tout autre localisation éloignée de l'axe de la route 185 requerrait la construction ou le réaménagement de longues routes collectrices dans certaines municipalités, ce qui pourrait ainsi favoriser l'étalement urbain par le déplacement d'activités économiques près de l'autoroute (PR3.1, p. 28).

Bien que des préoccupations particulières aient été soulevées et que certains ajustements soient souhaités, la majorité des intervenants, citoyens, élus municipaux, agriculteurs et commerçants favorise une localisation de l'autoroute dans l'axe actuel de la route 185, d'autant plus que les améliorations apportées au cours des dernières années dans les noyaux urbains fixent, en quelque sorte, ce choix de localisation.

- *La commission constate que la construction de l'autoroute projetée par le ministère des Transports dans l'axe de la route 185 reçoit l'appui du milieu d'insertion.*

Chapitre 3 Les enjeux du tronçon de la frontière du Nouveau-Brunswick à Dégelis

Les enjeux relatifs au tronçon de l'autoroute projetée entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Dégelis sont l'accès aux commerces et la protection des milieux humides.

L'accès aux commerces

Avec la venue de l'autoroute, les commerces situés le long de la route 185 perdraient leur accès direct à une route achalandée. Selon le ministère des Transports, l'impact économique qui en résulterait dépendrait « de la visibilité des commerces à partir de la future autoroute, de leur emplacement par rapport aux bretelles de sortie ou aux échangeurs les plus près et du pourcentage de leur chiffre d'affaires attribuable à la circulation de transit » (PR3.1, p. 246). En effet, la visibilité de certains commerces pourrait être diminuée, en fonction de leur distance de l'autoroute projetée, de la topographie du parcours autoroutier et de la présence d'éléments susceptibles d'entraver la vue. Les commerces dont les activités dépendent majoritairement de la circulation de transit seraient, à l'évidence, les plus touchés.

Les commerces situés le long de la route 185 pourraient donc subir des pertes d'achalandage à différents degrés à la suite de la réalisation du projet. Se basant sur la jurisprudence à ce sujet, le Ministère estime qu'il n'est pas tenu de compenser les pertes de revenus qui découleraient de la diminution de l'achalandage. Pour la même raison, il ne procède pas à l'acquisition de commerces dont l'achalandage diminuerait. Seuls ceux qui se trouveraient à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute ou qui deviendraient tout à fait inaccessibles seraient acquis (PR3.1, p. 244 et 248 ; DA10 ; M. Victor Bérubé, DT1, p. 80 et DT2, p. 64).

Les commerces entre les kilomètres 6 et 8

Trois commerces sont situés entre les kilomètres 6 et 8, soit la boutique Place du travailleur, le Garage Laforge & Frères et le Dépanneur Routier (figure 1). Ils génèrent 12 emplois à temps plein, auraient un chiffre d'affaires cumulé de plus de 4 M$ et dépendraient de la circulation de transit à divers degrés. Le propriétaire de la Place

du travailleur estime que 30 % de sa clientèle en est une de transit, alors que celui du Dépanneur Routier, qui comprend un restaurant, évalue sa part de clientèle de transit à 25 %. Quant au Garage Laforge & Frères, celle-ci serait de 40 % pour le garage et de 75 % pour la station-service (DA5, annexe 2 ; DM5, p. 3 et DM5.1, p. 3).

Le projet proposé par le ministère des Transports ne comporte aucune bretelle de sortie pour accéder directement à ce secteur. Une personne connaissant déjà ces commerces et qui désirerait s'y rendre en empruntant l'autoroute devrait en sortir beaucoup plus tôt, soit à la frontière du Nouveau-Brunswick, si elle est en direction de Rivière-du-Loup, soit à Dégelis si elle circule en direction du Nouveau-Brunswick. Cependant, si c'est en passant devant ces commerces qu'un usager de l'autoroute en découvrait l'existence et qu'il souhaitait s'y rendre, il devrait alors poursuivre son chemin sur l'autoroute sur une distance de 6 à 7 km approximativement, sortir et revenir sur ses pas en empruntant la route 185, allongeant ainsi son trajet de 12 à 14 km environ. L'attrait de ces commerces s'en trouverait ainsi passablement diminué et cela se traduirait nécessairement par un impact économique négatif. Les commerçants de ce secteur appréhendent une baisse de leur chiffre d'affaires avec la venue de l'autoroute et craignent, conséquemment, la fermeture de leurs commerces.

- *La commission constate que la réalisation de l'autoroute projetée aurait des répercussions économiques négatives sur les commerces situés entre les kilomètres 6 et 8 qui dépendent d'une clientèle de transit, puisqu'ils ne bénéficieraient pas d'accès à proximité.*

Afin de pallier la perte d'achalandage, les trois commerçants du secteur souhaitent la construction d'un échangeur aux environs du kilomètre 7,2. Le Ministère a évalué la pertinence d'installer un viaduc sans bretelles au kilomètre 7,2 pour permettre l'accès aux propriétés situées de part et d'autre de l'autoroute projetée. Cependant, il a plutôt opté pour la construction d'un passage public sous l'autoroute, près du kilomètre 9, puisque cela réduirait les détours pour certains résidants de la route 185. Le Ministère estime, en outre, qu'il ne serait pas justifié de prévoir un échangeur dans le secteur du kilomètre 7,2 puisqu'un tel échangeur ne générerait que des débits de circulation en deçà de 100 véhicules par jour, notamment en raison de l'absence de route collectrice. Il a aussi fait valoir qu'un échangeur coûterait 4,66 M$, comparativement à 1,08 M$ pour le passage public (PR3.1, p. 121 ; DA46).

Les commerçants du secteur et la Ville de Dégelis s'opposent aux arguments avancés par le promoteur. Ils demandent de remplacer le passage public prévu au kilomètre 9 par un viaduc au kilomètre 7,2 et ils réclament la construction de bretelles d'accès à ce viaduc. Pour les justifier, ils évoquent notamment la survie des commerces existants ainsi qu'un développement futur.

Il appert en effet que la Ville souhaite développer une partie de ce secteur, près du kilomètre 8, en y permettant, par exemple, l'installation de commerces ou d'industries nécessitant de grands espaces, telle une aire de service et de transbordement pour le transport lourd équivalente à celle de la station-service Irving à la frontière du Nouveau-Brunswick. Les commerçants du secteur abondent dans le même sens en arguant que les terres visées par le développement ne sont pas cultivables et qu'ainsi, elles pourraient être utilisées par des entreprises. D'autres entreprises auraient manifesté leur intérêt pour ce secteur, conditionnellement à l'ajout d'un échangeur (DQ6.1 ; Ville de Dégelis, DM3, p. 2 et 3 ; Garage Laforge & Frères inc., Place du travailleur enr. et Dépanneur Routier, DM5, p. 3 et DM5.1, p. 26 à 29 et 33).

Afin d'analyser la pertinence d'ajouter ou non un échangeur au kilomètre 7,2, la commission se base principalement sur des considérations d'aménagement du territoire qui devraient guider toute planification de l'utilisation du territoire.

Ce secteur ne fait pas partie du périmètre d'urbanisation de Dégelis. Il en est même éloigné de quelque 5 km. Dans son projet de schéma d'aménagement révisé, la MRC de Témiscouata souligne l'absence projetée de croissance démographique sur son territoire, ce qui signifie qu'il n'y a pas de pression très forte pour le développement urbain. Par conséquent, la MRC estime que « les municipalités locales du territoire bénéficient dans la majorité des cas d'espaces suffisants dans les périmètres d'urbanisation existants pour accueillir les nouvelles constructions dans un futur prévisible » (DB10, p. 4-36).

Elle mentionne également qu'un développement qui serait fait de façon aléatoire pourrait contrecarrer la rentabilisation des infrastructures municipales puisqu'un développement hors du périmètre urbain qui se traduirait en prolongements tentaculaires le long des axes routiers est davantage coûteux (DB10, p. 4-36 et 6-64). La Ville de Dégelis a elle-même mentionné lors de l'audience publique qu'il était plus avantageux d'agrandir le secteur industriel à son emplacement actuel, compte tenu du coût des infrastructures (M. Émilien Nadeau, DT4, p. 101). Conséquemment, un développement commercial et industriel à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Dégelis semble assez improbable et non souhaitable sur le plan de l'aménagement du territoire, dans la mesure où demeurent des espaces disponibles pour le développement dans ce périmètre.

Qui plus est, le secteur que la Ville souhaite développer est situé dans la zone agricole protégée (DB20, carte 3 ; DQ6.1). Selon la commission, un développement dans ce secteur, qui serait appuyé par la construction d'un échangeur à cet endroit, accentuerait la pression sur le territoire et les activités agricoles et requerrait l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

De plus, selon le ministère des Transports, il n'est pas de son ressort de prévoir des lieux pour le transbordement à la frontière avec les provinces. Selon lui, il revient plutôt aux transporteurs de marchandise de s'assurer que leur convoi est conforme à la réglementation (M. Victor Bérubé, DT2, p. 10). Actuellement, la station-service Irving située à la frontière du Nouveau-Brunswick est grandement utilisée pour le transbordement. La Ville de Dégelis craint sa fermeture et elle juge qu'un nouvel endroit devrait être prévu pour assurer la poursuite des activités de transbordement. Selon elle, le secteur du kilomètre 7,2 pourrait être développé à cette fin, conditionnellement à la construction d'un échangeur (DM3, p. 2). Or, rien n'indique pour l'instant que la station-service fermera. La commission ne peut donc pas cautionner la construction d'un échangeur sur cette base.

Par ailleurs, les commerçants situés entre les kilomètres 6 et 8 ont fait valoir à la commission que l'absence d'échangeur dans leur secteur constituerait un risque pour la sécurité puisqu'une remorqueuse partant du Garage Laforge & Frères ne pourrait pas se rendre promptement à un éventuel lieu d'accident sur l'autoroute projetée entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis. Or, le service de remorquage n'est pas considéré comme un service d'urgence au même titre que les services policiers, d'incendie et d'ambulance. Seuls les véhicules d'urgence pourraient emprunter les virages en « U » qui seraient aménagés à tous les 2 à 3 km, leur permettant ainsi d'atteindre un lieu d'accident rapidement. Le promoteur reconnaît qu'il y aurait certaines contraintes pour les dépanneuses mais il ne prévoit pas de problèmes de sécurité particuliers puisque les dépanneuses ne sont pas des véhicules d'urgence (M. Victor Bérubé, DT3, p. 50 et 51). La commission est en accord avec cet avis et, pour elle, les délais de remorquage ne constituent pas un élément justifiant la construction d'un échangeur au kilomètre 7,2.

En définitive, la commission ne peut appuyer l'ajout d'un échangeur au kilomètre 7,2 sur la base d'un développement futur de ce secteur puisqu'un tel développement demeure hypothétique et irait à l'encontre de la planification de l'aménagement du territoire prévue au projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Témiscouata et du régime de protection du territoire et des activités agricoles en vigueur au Québec. Elle estime aussi que la sécurité des usagers de l'autoroute ne serait pas diminuée puisque les services d'urgence pourraient circuler plus rapidement sur la route 185 et de façon plus efficace qu'actuellement. Enfin, selon la commission, les coûts qu'entraînerait l'ajout d'un échangeur au projet d'autoroute ne seraient pas justifiés en tenant compte des faibles débits de véhicules qui y circuleraient, d'autant plus que cet échangeur ne serait pas relié à une route collectrice.

- ***Avis*** – *La commission est d'avis que l'ajout d'un échangeur aux environs du kilomètre 7,2 du projet d'autoroute ne serait pas justifié en tenant compte de l'occupation actuelle du territoire et du fait qu'un développement futur de ce secteur reste hypothétique et ne serait pas cohérent avec la planification de l'aménagement du territoire et le régime de protection du territoire et des activités agricoles.*

Il n'en demeure pas moins que, sans la présence d'un échangeur à proximité, l'autoroute aurait un impact négatif sur les commerces du secteur du kilomètre 7,2. C'est pourquoi il importe que toutes les mesures pertinentes soient prises pour minimiser ces répercussions tel qu'il en sera traité dans une section subséquente.

La zone industrielle de Dégelis

Des commerces actuellement situés le long de la route 185 pourraient être déplacés à l'intérieur du parc industriel de Dégelis afin d'atténuer leur perte d'accessibilité et de visibilité. C'est pour inciter à un tel déplacement, et pour répondre à une demande de la Ville de Dégelis, que le ministère des Transports prévoit la construction d'un demi-échangeur en direction sud au kilomètre 12,5, ce qui, selon lui, faciliterait l'accès à cette zone et en favoriserait le développement. Le kiosque d'information touristique qui est actuellement situé au kilomètre 5,5 pourrait également être déplacé dans ce secteur. Le promoteur estime qu'il serait préférable, pour les véhicules en direction sud et se dirigeant vers le secteur industriel, d'emprunter cette sortie plutôt que celle déjà existante au kilomètre 14. Selon lui, cela éviterait en effet un détour par la route 295, lequel rapprocherait la circulation des zones résidentielles (PR3.1, p. 121 et 122 ; M. Michel Caron, DT2, p. 23 et 24 ; M. Victor Bérubé, DT2, p. 60 ; M. Émilien Nadeau, DT4, p. 101).

Or, la commission considère que, sans ce demi-échangeur, les véhicules ne seraient nullement dans l'obligation de revenir sur la route 295 puisque, après leur sortie au demi-échangeur existant, ils pourraient simplement poursuivre leur chemin sur la voie de desserte projetée à l'ouest de l'autoroute afin d'atteindre la rue Industrielle et la zone industrielle. La distance parcourue serait même plus courte comparativement à une bretelle de sortie qui serait empruntée au kilomètre 12,5. La commission croit donc que l'accès à la zone industrielle de Dégelis serait adéquat même si le demi-échangeur du kilomètre 12,5 n'était pas construit.

Lors de l'audience publique, le promoteur a mentionné que les usagers de l'autoroute allant vers le Nouveau-Brunswick qui viendraient d'apercevoir la zone commerciale de Dégelis pourraient emprunter le demi-échangeur du kilomètre 12,5 pour s'y rendre. Toutefois, le Ministère a indiqué ultérieurement que ce serait principalement lorsque les usagers passeraient sur le pont d'étagement croisant la rue Industrielle qu'ils

pourraient apercevoir les affiches publicitaires des commerces (M. Michel Caron, DT2, p. 25 ; DQ1.1).

La commission tient ici à faire remarquer que, lorsqu'un tel usager serait rendu sur ledit pont d'étagement, la zone commerciale de Dégelis serait pratiquement derrière lui. De plus, si l'usager prenait alors la décision de quitter l'autoroute pour joindre ce secteur, son temps de réaction devrait être extrêmement rapide, puisque la bretelle de sortie débuterait sur ce pont. Selon la commission, une telle manœuvre subite pourrait entraîner une situation où les risques d'accidents seraient accrus. Elle estime donc que l'ajout d'un demi-échangeur au kilomètre 12,5 ne règlerait pas la perte de visibilité et d'accessibilité directe à certains commerces de Dégelis.

En outre, la commission constate que le demi-échangeur prévu au kilomètre 12,5 serait situé à proximité de celui qui existe déjà à Dégelis dans la même direction. La distance entre l'entrée et la sortie des deux bretelles serait de quelque 1,5 km alors que, pour permettre des insertions et des sorties sécuritaires sur une autoroute en milieu urbain, cet espacement devrait être minimalement de 2 km selon le critère appliqué par le ministère des Transports, sauf dans des cas très particuliers le justifiant comme, par exemple, sur l'autoroute Métropolitaine à Montréal. Le Ministère considère tout de même que, dans ce cas-ci, une distance de 1,5 km serait adéquate pour que l'entrée et la sortie de l'autoroute puissent se faire de façon sécuritaire (DA35 ; M. Victor Bérubé, DT2, p. 26).

- ***Avis*** – *La commission est d'avis que l'ajout d'un demi-échangeur au kilomètre 12,5 du projet d'autoroute n'apporterait pas d'amélioration en termes d'accessibilité et de visibilité pour les entreprises du secteur industriel de Dégelis. Elle considère que le ministère des Transports devrait réévaluer attentivement la pertinence de construire cet échangeur.*

L'importance d'élaborer une stratégie de marketing

Si le projet d'autoroute se réalise, l'affichage publicitaire des commerces devrait être conforme à la *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation* (L.R.Q., c. A-7.0001) et à la réglementation municipale en la matière. À noter que le Ministère ne dédommage pas les commerçants qui devraient modifier leur affichage pour le rendre conforme, à moins que la publicité ne soit située sur un terrain à acquérir pour la réalisation du projet (DQ5.1).

Étant donné que les commerces situés entre les kilomètres 6 et 8 demeureraient tout de même visibles à partir de l'autoroute en raison de la proximité de l'infrastructure autoroutière, un affichage efficace pourrait minimiser la perte d'achalandage

appréhendée, surtout pour la boutique Place du travailleur qui offre un service qui ne se retrouve pas nécessairement ailleurs dans les environs. Par contre, cette mesure serait probablement moins efficace pour les deux autres commerces, le Garage Laforge & Frères et le Dépanneur Routier, car des commerces semblables existent aussi à la frontière du Nouveau-Brunswick et à Dégelis. Un affichage publicitaire adapté à la venue éventuelle de l'autoroute pourrait, par ailleurs, être pertinent pour les commerçants du secteur industriel de Dégelis.

En ce qui concerne la signalisation de commerces le long des autoroutes, elle est encadrée par la *Politique de signalisation touristique* du Québec. Les commerces situés entre les kilomètres 6 et 8 ne seraient pas admissibles à la signalisation de services et de restauration puisqu'ils se trouveraient à plus de 5 km d'un accès à l'autoroute (DA28.2, p. 7). Les commerces de restauration et de service du secteur industriel de Dégelis le seraient.

De l'avis de la commission, il serait essentiel qu'une stratégie de marketing préalable à la venue éventuelle de l'autoroute dans l'axe de la route 185 soit élaborée. Selon le ministère des Transports, cela pourrait « permettre un positionnement différent de ces entreprises sur leurs marchés respectifs » (PR3.1, p. 246). Une telle stratégie pourrait consister à prévoir du signalement et de l'affichage adaptés à la venue de l'autoroute ou alors à planifier des changements de vocation de commerces ou leur déplacement ailleurs. La Ville de Dégelis s'est d'ailleurs dite encline à examiner ce qui pourrait être fait au sujet de la réimplantation des trois commerces du secteur du kilomètre 7,2 (M. Normand Morin, DT4, p. 113).

Un commerçant a d'ailleurs suggéré des mesures d'atténuation qui mériteraient, selon la commission, d'être examinées de plus près par les acteurs économiques de la région. Par exemple, il propose que les commerçants se regroupent pour mettre en place leur affichage publicitaire. En outre, à l'instar de la Ville de Dégelis, il suggère que les tarifs de signalisation touristique et de services le long des autoroutes soient modulés par région et selon l'offre touristique (M. Jean-Marie Castonguay, DM6 et DT4, p. 84 et 85 ; M. Émilien Nadeau, DT4, p. 100 et 115).

Toutefois, la commission tient à souligner que ces solutions, telles que le déplacement de commerces ou l'adhésion à la signalisation touristique, comporteraient des coûts substantiels pour les commerçants et que cela pourrait freiner, voire même empêcher leur mise en œuvre. C'est pourquoi elle interpelle tout particulièrement le milieu économique de la région, notamment la MRC de Témiscouata, les municipalités, le Centre local de développement de la MRC, la Société d'aide au développement de la collectivité de Témiscouata et les chambres de commerce de la région, pour qu'ils se concertent et soutiennent les commerçants

en ce sens. De plus, au-delà des responsabilités et du mandat du ministère des Transports, il serait essentiel que celui-ci soutienne davantage le milieu pour atténuer les répercussions de son projet sur le plan économique. À cet égard, il devrait entreprendre une démarche de recherche de solutions afin de réduire l'impact de la diminution de l'achalandage sur les commerces situés en bordure de la route 185 pour l'ensemble du projet. Une telle démarche et les solutions appliquées, s'il y a lieu, devraient faire l'objet d'un suivi de la part du Ministère.

- ***Avis*** – *La commission est d'avis que les répercussions économiques négatives éventuelles du projet d'autoroute sur les commerces dépendant de la circulation de transit ne peuvent pas être ignorées. Elle estime que le ministère des Transports, en collaboration avec les ministères concernés, les autorités municipales et les acteurs économiques de la région, devrait entreprendre une démarche de recherche de solutions appropriées et en assurer le suivi.*

La protection des milieux humides

Un milieu humide est un terrain saturé d'eau assez longtemps pour influer sur les conditions de drainage du sol et qui supporte une végétation tolérante aux inondations. D'un point de vue à la fois écologique et socioéconomique, les milieux humides ont une importance vitale qui dépasse leur simple statut d'habitat pour un vaste éventail de plantes et d'animaux, dont de nombreuses espèces en danger de disparition. Sur le plan écologique, ces milieux jouent un rôle majeur dans divers phénomènes hydriques. Ils permettent notamment d'épurer et d'emmagasiner l'eau douce et de protéger les rivages contre l'érosion. Ces milieux constituent également une importante source d'oxygène et ils emmagasinent le carbone et les polluants. Sur le plan socioéconomique, ils peuvent notamment être des lieux de chasse et de pêche ainsi que constituer des attractions récréotouristiques (DB21, p. 2, 3 et 13).

Malgré leur rôle essentiel, ces milieux ont été grandement dégradés au cours des dernières décennies et d'importantes superficies ont été transformées au profit de l'agriculture et du développement urbain et industriel (DB21, p. 4). Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs élabore présentement une politique de conservation et de gestion durable des milieux humides qui guidera les actions gouvernementales pour la protection de ces écosystèmes, leur gestion, l'acquisition de connaissances sur ces milieux et la sensibilisation de la population à leur importance. Cette politique devrait être achevée en 2007 (DQ10.1, p. 5 et 6).

Une importante tourbière s'étend entre les kilomètres 1 et 4, alors que les étangs Beaulieu-Beaupré et Landry-Soucy ainsi que le marais Raymond-Turcotte sont situés

entre les kilomètres 10,5 et 13 (figure 1). Le ministère des Transports considère ce marais comme étant un milieu humide unique dans le secteur. Outre la tourbière, ces milieux sont reconnus par un programme de conservation volontaire de terrains privés mis en place par la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent. Ce programme vise à protéger, maintenir ou recréer la connectivité entre les milieux humides ainsi qu'à favoriser la concertation et le partenariat dans le choix des moyens à prendre pour conserver ces habitats. Plusieurs facteurs confèrent une valeur particulière à ces trois milieux, telles leur rareté dans la région, leur proximité et leur interconnexion, à la fois entre eux et avec la rivière Madawaska. De plus, plusieurs espèces d'amphibiens, de reptiles et de sauvagine pourraient s'y retrouver, dont quelques espèces à statut précaire. Selon le Ministère, le projet d'autoroute n'entraînerait aucune perte nette de milieux humides (PR3.1, p. 54, 55 et 202).

L'interconnexion des milieux humides et aquatiques

Comme l'emprise de l'éventuelle autoroute serait considérablement élargie par rapport à celle de la route 185, cela augmenterait l'effet de barrière pour le déplacement de plusieurs espèces fauniques (PR3.1, p. 201). Par conséquent, certaines populations risqueraient d'être isolées d'un côté ou de l'autre de l'autoroute, ce qui, à long terme, pourrait nuire à leur diversité génétique, donc à leur viabilité. De plus, les risques de mortalité occasionnée par les collisions avec la circulation routière en seraient augmentés.

Parmi les espèces potentiellement touchées par cet isolement, quelques espèces au statut précaire ont été observées ou pourraient se retrouver dans la zone d'étude, notamment, la Tortue des bois (*Glyptemys insculpta*) et la Grenouille des marais (*Lithobates palustris*). Cette dernière est inscrite sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, mais n'a pas été capturée lors de l'inventaire effectué en 2003. Quant à la Tortue des bois, elle a été désignée vulnérable en 2005[1] et est légalement protégée en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01). Cette espèce utilise le milieu forestier de façon importante pour son alimentation. Elle peut d'ailleurs s'aventurer à plusieurs centaines de mètres des cours d'eau. Elle n'a pas été capturée dans la zone d'étude en 2003, mais de nouvelles observations ont été transmises au ministère des Ressources naturelles et de la Faune en 2006 et il serait possible qu'une petite population de Tortue des bois soit présente dans une portion des bassins versants des rivières aux Perches et Madawaska (PR3.1, p. 64, 65, 200 et 206 ; DB12 ; DB13, p. 2 et 5 ; DB15 ; M. Nelson Fournier, DT2, p. 52 ; DQ8.1).

1. Décret 75-2005, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 16 février 2005, p. 705.

Pour le porte-parole de ce Ministère, un inventaire printanier serait requis avant l'autorisation du projet pour caractériser le domaine vital de cette population. De plus, cet inventaire permettrait de déterminer leurs routes de migrations privilégiées. Cette information est primordiale avant d'envisager la construction de passages adéquats pour la faune, tels que des ponceaux surdimensionnés avec une bordure terrestre de chaque côté du cours d'eau ou des ponceaux à arche avec une tablette surélevée sur au moins un côté permettant aux espèces terrestres de traverser à sec. De plus, l'élimination ponctuelle du terre-plein central permettrait d'améliorer les conditions de luminosité dans ces passages. Selon le représentant de ce Ministère, ce type d'aménagement pourrait être nécessaire aux kilomètres 6 et 9 pour faciliter le passage des tortues de part et d'autre de l'autoroute. Ce type de ponceaux serait également requis, selon lui, entre les kilomètres 10 et 13 pour maintenir la connectivité des milieux humides qui s'y trouvent avec la rivière Madawaska (M. Nelson Fournier, DT2, p. 52 à 55 ; DQ9.1).

Le promoteur prévoit déjà quelques mesures d'atténuation pour éviter l'isolement des populations fauniques, telles que des ponceaux avec une bordure terrestre. Ces ponceaux seraient aménagés sur les cours d'eau suivants : la rivière aux Sapins (kilomètre 18,5), le ruisseau Dubé (kilomètre 9) et un cours d'eau sans nom (kilomètre 11,3). Selon le représentant du ministère des Transports, un ponceau modifié pourrait également être aménagé au kilomètre 6 à la lumière de nouveaux renseignements sur la Tortue des bois. Cependant, il ne prévoit pas faire d'inventaires supplémentaires pour l'herpétofaune (PR3.1, p. 207 et annexe 5 ; M. Victor Bérubé, DT2, p. 56 ; DQ8.1).

Selon la commission, il importe que l'interconnexion entre les milieux humides, les habitats de la Tortue des bois et la rivière Madawaska soit maintenue. Des ponceaux modifiés pourraient donc être envisagés pour d'autres cours d'eau aux environs du kilomètre 12 vu leur connexion avec la rivière Madawaska et les étangs Landry-Soucy et Beaulieu-Beaupré. Toutefois, un inventaire supplémentaire permettrait d'obtenir une meilleure vue d'ensemble de l'utilisation de ce territoire par l'herpétofaune. Cette information serait essentielle afin d'élaborer les mesures de mitigation pertinentes, telles que le choix de l'emplacement et du type de ponceau, qui atténueraient le plus possible les répercussions sur la faune, le cas échéant.

- ***Avis*** – *La commission est d'avis qu'un inventaire de l'herpétofaune, et particulièrement de la Tortue des bois, devrait être fait par le ministère des Transports dans le tronçon de l'autoroute projetée entre Dégelis et la frontière du Nouveau-Brunswick, afin d'élaborer les mesures d'atténuation adéquates qui permettraient de maintenir l'interconnexion entre les différents habitats fauniques.*

L'impact des sels de voirie

Les sels de voirie[1] ont fait l'objet d'une évaluation scientifique par Environnement Canada et Santé Canada en raison des préoccupations que suscite le rejet de grandes quantités de ces substances dans l'environnement, lequel résulte de leur épandage pour déglacer les routes afin d'assurer la sécurité des usagers. Le rapport d'évaluation conclut que les rejets élevés de sels de voirie ont un effet nocif sur les écosystèmes d'eau douce, les sols, les végétaux et la faune et qu'ils devraient être considérés comme étant toxiques en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (L.C. 1999, c. 33) (DB22, p. 1 et 156). À la suite de ce rapport, un code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie et un guide pour sa mise en œuvre ont été publiés en 2004 (Environnement Canada, 2004a et 2004b). Dans la foulée, le Québec entend élaborer un plan de gestion environnementale des sels de voirie qui devrait être complété au cours de l'année 2008 (DQ8.1).

Pour déterminer l'état de référence de la qualité de l'eau dans la zone d'étude, le ministère des Transports a mesuré, en 2004, certains paramètres dans sept cours d'eau croisant l'actuelle route 185. À ce moment, les concentrations en chlorures en amont hydraulique de la route 185 étaient généralement inférieures à 10 mg/l, ce qui est comparable aux teneurs naturelles observées dans la région. Cette concentration variait de 3 à 110 mg/l en aval de la route. Le Ministère estime qu'une fois l'autoroute en exploitation, les chlorures dans l'eau de surface pourraient atteindre quelques jours par année, soit au temps de la fonte printanière, une concentration maximale de l'ordre de 340 mg/l en aval de l'autoroute projetée (PR3.1, p. 181, 182 et 199).

Les effets des chlorures varient selon leur concentration et la sensibilité des organismes aquatiques atteints. À de fortes concentrations, ils sont souvent létaux pour plusieurs espèces, ce qui peut avoir une incidence sur la structure, la diversité et la productivité des communautés aquatiques. Il est estimé qu'environ 5 % des espèces sont touchées à des concentrations de chlorures d'environ 210 mg/l et que 10 % le sont à 240 mg/l (DB22, p. 2). De son côté, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a déterminé deux critères pour assurer la protection à court et à long terme des organismes aquatiques, soit le critère de toxicité aiguë et le critère de toxicité avec effet chronique[2]. Pour les chlorures, ces critères ont été établis respectivement à 860 et 230 mg/l (DQ10.1, p. 2 et 4).

---

1. Les sels de voirie contiennent des sels inorganiques de chlorures. Parmi ceux-ci, les chlorures de sodium (NaCl) sont principalement utilisés comme fondant (DB22, p. 1).

2. Le critère de toxicité aiguë correspond à la concentration maximale d'une substance à laquelle les organismes aquatiques peuvent être exposés pour une courte période de temps sans être gravement touchés. Le critère de toxicité chronique correspond à la concentration la plus élevée d'une substance qui ne produira aucun effet néfaste sur ces organismes lorsqu'ils y sont exposés quotidiennement pendant toute leur vie (DQ10.1, p. 2 et 3).

Bien que la concentration de chlorures estimée pendant l'exploitation éventuelle de l'autoroute équivaille à moins de la moitié du seuil de toxicité aiguë, elle pourrait entraîner des effets néfastes sur la vie aquatique. Plus de 10 % des espèces aquatiques pourraient être touchées selon les estimations d'Environnement Canada. De plus, sans être forcément toxique pour toutes les espèces, l'augmentation de la concentration en chlorures pourrait nuire à la dynamique et à la structure naturelle des milieux humides (DB22, p. 2 et 85).

Comme mesures d'atténuation au cours de l'exploitation de l'autoroute projetée, le ministère des Transports propose de rétablir l'écoulement normal des eaux de surface, principalement à proximité des milieux mal drainés et des cuvettes, afin de diluer les concentrations excessives en chlorures (PR3.1, p. 199). Bien qu'il estime que les sels de déglaçage puissent avoir des effets sur les milieux humides à long terme, il ne propose aucun suivi à cet égard (M. Michel Caron, DT3, p. 70 et 71).

Pour Environnement Canada, les terres humides adjacentes aux fossés des routes feraient partie des plans d'eau les plus sensibles aux rejets de sels de voirie, lesquels nécessitent conséquemment une attention particulière pour la gestion de leur épandage. De plus, le suivi des effets des sels de voirie sur ces milieux serait pertinent, d'autant plus qu'il n'existe que très peu d'études traitant de leurs répercussions sur les milieux humides et leur dynamique écologique (DB22, p. 4, 47, 48, 52 et 158 ; Environnement Canada, 2004a, p. 11).

Selon la commission, les milieux humides situés entre les kilomètres 10 et 13 apparaissent particulièrement vulnérables à l'entretien de l'autoroute projetée vu leur très grande proximité avec cette infrastructure. Une attention particulière devrait leur être accordée à long terme pour s'assurer du maintien de l'intégrité écologique de ces milieux, sans toutefois compromettre la sécurité routière.

- ***Avis*** – *La commission est d'avis qu'un suivi de la teneur en chlorures devrait être fait dans les milieux humides bordant l'autoroute projetée entre les kilomètres 10 et 13, jusqu'à ce qu'il soit établi que le projet ne porte pas atteinte à leur intégrité écologique, en raison de leur importance, du fait qu'ils font l'objet d'un programme de conservation volontaire et du manque de connaissances de l'impact des sels de déglaçage sur ces milieux.*

Chapitre 4 Les enjeux du tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac

Les aspects examinés par la commission en ce qui a trait au tronçon de l'autoroute projetée entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac sont les accès à Notre-Dame-du-Lac et à Packington, les voies de desserte entre les kilomètres 20 et 25, la halte routière ainsi que les enjeux relatifs à l'agriculture.

L'accessibilité à Notre-Dame-du-Lac et à Packington

L'impact sur le développement résidentiel de Notre-Dame-du-Lac

La réalisation du projet d'autoroute dans l'axe de la route 185 entre Cabano et le Nouveau-Brunswick requerrait l'acquisition de 45 résidences. La majorité de ces acquisitions, soit 39, se ferait sur le territoire de Notre-Dame-du-Lac. Ces acquisitions équivaudraient à une perte de valeur foncière d'environ 3,2 M$ et, conséquemment, à une diminution de 60 000 $ d'entrée de taxes annuelles. Cela représenterait approximativement 3 % des revenus fiscaux annuels totaux de la Ville. De plus, sept propriétés ont déjà été acquises par le ministère des Transports en 2002 pour la construction d'un échangeur dans le périmètre urbain de la ville (PR3.1, p. 250 ; DA37, p. 1 ; Ville de Notre-Dame-du-Lac, DM12, p. 2).

Si les citoyens dont la propriété était acquise ou déplacée se relogeaient dans la même municipalité, cela atténuerait la répercussion négative du projet d'autoroute sur la fiscalité municipale. Des endroits dans le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac pourraient accueillir un développement résidentiel, notamment le développement Lavoie-Soucy et le développement Leclerc[1] (figure 4). La Ville mise beaucoup sur la réalisation du développement Lavoie-Soucy, à proximité du kilomètre 28,5, car ce secteur offre une vue exceptionnelle sur le lac Témiscouata et il est situé à proximité des infrastructures d'aqueduc et d'égout existantes (DM12, p. 3 et 4 ; M. Mario Bourassa, DT3, p. 38).

1. La superficie du développement Leclerc a d'ailleurs été exclue de la zone agricole protégée, en 2001, par une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (DB6).

Le ministère des Transports estime qu'il doit construire un demi-échangeur au kilomètre 28,5 en remplacement de celui déjà existant au kilomètre 29, et ce, en sus de celui qui existe également au kilomètre 30, ce qui lui permettrait, notamment, de maintenir une voie de desserte continue le long du côté est de l'autoroute (PR3.1, p. 144 ; M. Simon Lavoie, DT3, p. 20).

Le demi-échangeur prévu au kilomètre 28,5 empiéterait sur la superficie du développement Lavoie-Soucy dans une proportion de 36 %, le privant ainsi d'environ 25 terrains. Selon la Ville, la superficie restante pourrait tout de même recevoir entre 45 et 55 propriétés résidentielles. Toutefois, elle craint qu'avec une telle diminution, le promoteur immobilier n'ait plus d'intérêt à aller de l'avant avec son projet. Tenant compte du fait que celui-ci doive assumer des coûts élevés associés à l'implantation des infrastructures d'aqueduc et d'égout pour son projet, la Ville croit que l'empiètement du tiers du développement le rendrait non rentable. De plus, la création d'un talus d'une hauteur d'environ 20 m qui servirait d'assise au demi-échangeur nuirait aussi grandement au développement et à la qualité de vie des citoyens qui s'y trouvent déjà (Ville de Notre-Dame-du-Lac, DM12, p. 3 ; M. Victor Bérubé, DT3, p. 16 et 28 ; M. Gilles Garon, DT4, p. 87 et 96 ; M. Rémy Malenfant et M^{me} Nathalie Bérubé, DM4).

Si le développement Lavoie-Soucy ne se concrétisait pas, les possibilités de développement résidentiel à Notre-Dame-du-Lac se résumeraient alors à un peu plus de 80 terrains. Cela serait donc théoriquement suffisant pour accueillir les résidants dont la demeure devrait être acquise ou déplacée par le Ministère. Toutefois, il n'en demeure pas moins que la Ville, souhaitant prioritairement voir le développement Lavoie-Soucy se concrétiser, demande que le demi-échangeur ne soit pas construit au kilomètre 28,5 et qu'en contrepartie, un échangeur complet soit construit au kilomètre 25, au croisement de la route Saint-Benoît, ce qui, logiquement, serait un meilleur emplacement (DM12, p. 2 et 4 ; M. Gilles Garon, DT4, p. 87).

La commission prend acte de la demande de la Ville de Notre-Dame-du-Lac consistant à éviter, autant que possible, l'empiètement sur le développement Lavoie-Soucy. La concrétisation de ce développement aurait l'avantage d'optimiser les chances de la Ville de minimiser les pertes de revenu de taxation que causerait le projet autoroutier en lui permettant d'offrir aux résidants touchés de s'établir de nouveau dans son territoire, dans un milieu de qualité à l'intérieur du périmètre urbain. De surcroît, cela aurait pour effet indirect de minimiser la pression sur la zone agricole située le long de la route 185. Il appert effectivement que la Ville de Notre-Dame-du-Lac envisage également que des résidences puissent être resituées dans la zone agricole protégée, même s'il ne s'agit pas de résidences associées à l'agriculture (DM12, p. 8 ; M. Gilles Garon, DT4, p. 88).

Figure 4 Le réseau routier actuel et proposé par le ministère des Transports dans le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac

Sources : adaptée de DQ4.1 ; DM4, annexe 3.

- *La commission constate que la construction de bretelles au kilomètre 28,5 de l'autoroute projetée pourrait mettre en péril le développement résidentiel Lavoie-Soucy, ce que la Ville de Notre-Dame-du-Lac considère comme inacceptable.*

La commission observe qu'actuellement la courbe de l'entrée sur l'autoroute au kilomètre 29 est très prononcée et que la courbe de sortie de l'autoroute au kilomètre 30 l'est également lorsqu'un usager désire se rendre sur la rue Bélanger (figure 4). Selon le promoteur, les camions qui empruntent cette sortie pour se rendre dans le secteur industriel de Notre-Dame-du-Lac doivent donc effectuer une manœuvre difficile, mais faisable, en empiétant sur la voie opposée (M. Simon Lavoie, DT3, p. 22).

En contrepartie, la commission constate que la configuration de la sortie d'autoroute du kilomètre 29 de même que celle de l'entrée sur l'autoroute du kilomètre 30 apparaissent adéquates dans la situation actuelle. Selon la commission, ces deux bretelles pourraient devenir l'entrée et la sortie principales pour les usagers circulant en direction de Rivière-du-Loup si les bretelles proposées au kilomètre 28,5 n'étaient pas construites. Il appert, en effet, que la sortie d'autoroute existante au kilomètre 29 est déjà la plus utilisée avec un débit journalier moyen annuel de 620 véhicules. La même constatation s'applique pour l'entrée de l'autoroute au kilomètre 30 où le débit journalier moyen annuel est de 1 200 véhicules (DA48, p. 4 et 5).

Toutefois, pour que la sortie actuelle du kilomètre 29 soit utilisée comme sortie principale, la voie de desserte du côté est de l'autoroute projetée ne devrait pas être raccordée directement à la rue Bélanger[1] car, si tel était le cas, une reconfiguration de cette sortie serait requise pour assurer l'insertion sécuritaire de la circulation sur le réseau routier local. Or, si la voie de desserte se raccordait à la rue Bélanger, l'espace disponible ne serait pas suffisant pour permettre une telle reconfiguration.

Cependant, si cette voie de desserte était raccordée à la rue Dumont, à son intersection avec la rue de l'Hôtel-de-Ville, la reconfiguration de la sortie existante du kilomètre 29 ne serait pas requise puisque l'intégration du trafic sortant de l'autoroute se ferait facilement, comme actuellement, la rue Bélanger débutant à cet endroit. Le Ministère a évalué cette option, mais ne l'a pas retenue, car il appréhendait des nuisances pour les résidants du secteur en raison de l'utilisation de la voie de desserte par les camions en provenance principalement de Packington (PR3.1, p. 144).

1. La rue Bélanger est actuellement la voie de desserte entre les bretelles d'accès des kilomètres 29 et 30.

Il serait possible d'éviter de telles nuisances si un échangeur complet était construit au kilomètre 25, tel qu'il en sera question ci-après. De cette façon, les camions en provenance de Packington et se dirigeant vers Cabano accéderaient directement à l'autoroute au kilomètre 25 et n'emprunteraient pas l'éventuelle voie de desserte raccordée à la rue Dumont à Notre-Dame-du-Lac. Ceux circulant sur l'autoroute qui voudraient accéder à cette ville pourraient emprunter la sortie du kilomètre 29 et, conséquemment, ne passeraient pas à l'intérieur d'un secteur résidentiel. Seule la circulation locale et celle qui proviendrait de la voie de desserte est circulerait sur la rue Dumont. Du même coup, cela permettrait aux camionneurs d'éviter la sortie existante du kilomètre 30 qui nécessite des manœuvres difficiles pour eux s'ils empruntaient la rue Bélanger pour se rendre au secteur industriel par la rue de l'Église.

Un échangeur complet au kilomètre 25

Au kilomètre 25, l'autoroute projetée croiserait la route Saint-Benoît qui est la route collectrice de la municipalité de Packington pour rejoindre le réseau routier national. Le ministère des Transports n'y prévoit qu'un demi-échangeur du côté ouest. Selon lui, les débits de circulation ne justifieraient pas la construction d'un échangeur complet, tenant compte des coûts élevés que cela entraînerait en raison des contraintes de la traversée de la rivière Creuse. Sur une base quotidienne moyenne, il s'agirait de plus de 300 véhicules, dont près de 20 camions, qui pourraient utiliser l'une ou l'autre des bretelles d'un demi-échangeur supplémentaire du côté est (DA48, p. 6 et 7 ; M. Simon Lavoie, DT3, p. 21).

Le promoteur évalue qu'un échangeur complet à cet endroit coûterait 9 M$ de plus que la construction d'un demi-échangeur. À noter qu'il y aurait une économie de 2 M$ si le demi-échangeur du kilomètre 28,5 n'était pas construit (DA48, p. 2).

La municipalité de Packington revendique la construction d'un échangeur complet au kilomètre 25. Elle voudrait que les usagers de l'autoroute en direction de Rivière-du-Loup puissent accéder directement à la route Saint-Benoît pour se rendre sur son territoire plutôt que de poursuivre leur chemin jusqu'à Notre-Dame-du-Lac et de revenir sur la voie de desserte jusqu'à la route Saint-Benoît, ce qui occasionnerait un détour de près de 7 km (figure 2). Toutefois, pour ces usagers, il serait également possible d'emprunter la route de Packington à partir de Dégelis, ce qui n'occasionnerait pas de détour. Cependant, en période de dégel, cette route ne peut pas être utilisée par les camions. Qui plus est, nonobstant cette interdiction temporaire de circuler, les camions se rendant à la scierie de cette municipalité ne peuvent pas y accéder facilement lorsqu'ils arrivent par la route de Packington. En outre, cette route ne serait pas aménagée pour accueillir une circulation lourde, ce qui

la dégraderait indûment selon la municipalité (DQ1.1 ; Municipalité de Packington, DM11 ; M^me^ Pierrette Beaulieu, DT3, p. 47).

Le fait de construire un échangeur complet à la route Saint-Benoît offrirait également l'avantage de permettre aux résidants du chemin du Lac dans les environs des kilomètres 20 à 25 et des autres rues s'y raccordant d'avoir un accès rapide à l'autoroute pour se diriger en direction nord. Sans cet échangeur complet, ils devraient, en effet, circuler sur la voie de desserte sans pouvoir accéder à l'autoroute avant Notre-Dame-du-Lac. C'est d'ailleurs pour éviter cette situation que certains de ces résidants ont demandé des bretelles d'accès au viaduc du kilomètre 20 (DC2 ; M. Rodrigue Lavoie, DM9 et DT4, p. 58). Le promoteur n'a pas retenu cette option en raison du nombre restreint de résidants qui utiliseraient un tel échangeur et de l'absence de route collectrice à cet endroit (PR3.1, p. 134). La commission considère également que l'ajout de bretelles d'accès au kilomètre 20 ne serait pas justifié. Cependant, elle tient à signaler qu'avec un échangeur complet au kilomètre 25, les inconvénients appréhendés par les résidants des environs seraient atténués, puisque ceux-ci pourraient alors accéder, à cet endroit, à l'autoroute projetée.

Un échangeur complet au kilomètre 25 recueille l'appui d'un grande nombre de participants à l'audience publique. Cependant, un tel échangeur à cet endroit entraînerait des coûts plus élevés, couplés à une complexité technique supérieure de mise en place. Néanmoins, cette hausse de coût serait amoindrie dans l'éventualité où les demi-échangeurs des kilomètres 12,5 et 28,5 seraient soustraits du projet.

De plus, avec un échangeur complet au kilomètre 25, tous les camions provenant de Packington pourraient accéder directement à l'autoroute à cet endroit. Cela ferait en sorte qu'aucun de ceux-ci ne se verrait dans l'obligation de circuler dans le secteur résidentiel de Notre-Dame-du-Lac.

Ainsi, selon la commission, avec la construction d'un échangeur complet au kilomètre 25, il pourrait être possible de desservir adéquatement Packington et Notre-Dame-du-Lac et d'éviter ainsi la construction d'un nouveau demi-échangeur au kilomètre 28,5 qui empiéterait considérablement sur le développement Lavoie-Soucy. À noter, toutefois, qu'un léger empiètement demeurerait inévitable en raison du prolongement de la voie de desserte du côté est de l'autoroute projetée.

- ***Avis*** *– La commission est d'avis qu'un échangeur complet devrait être construit par le ministère des Transports au kilomètre 25 de l'autoroute projetée pour faciliter l'accès à la municipalité de Packington et à certains secteurs de la ville de Notre-Dame-du-Lac.*

- ***Avis*** *– La commission est d'avis que la construction du demi-échangeur prévu par le ministère des Transports au kilomètre 28,5 du projet d'autoroute ne serait pas requise dans la mesure où la bretelle de sortie existante au kilomètre 29 ne serait pas démantelée et où un échangeur complet serait construit au kilomètre 25. La voie de desserte du côté est de l'autoroute projetée devrait, toutefois, se raccorder à la rue Dumont plutôt qu'à la rue Bélanger. Cette option éviterait un empiètement considérable sur le développement résidentiel Lavoie-Soucy.*

Les voies de desserte du kilomètre 20 au kilomètre 25

Le choix du tracé et de la voie de desserte est

De la route Saint-Benoît jusqu'au kilomètre 21, deux options de tracé ont été étudiées par le Ministère : la première est un tracé parallèle à la route 185, à environ 300 m du côté ouest, et la seconde est un tracé dont l'emprise se superpose à la route 185, du kilomètre 22,5 au kilomètre 25. Celle-ci, retenue par le Ministère, supposerait l'utilisation du chemin du Lac comme voie de desserte et la route 185 serait alors démantelée (figure 2). Cependant, un participant croit qu'il serait plus avantageux de conserver la route 185 comme voie de desserte puisque cela permettrait, selon lui, une diminution du nombre prévu d'acquisitions, une amélioration du climat sonore pour les résidants du chemin du Lac, le maintien de la halte routière située au kilomètre 22,5 ainsi qu'une réduction des coûts de construction.

Les premières ébauches du projet qui conservaient la route 185 comme voie de desserte ne comprenaient qu'un pont d'étagement à la hauteur de la route Saint-Benoît et de la rivière Creuse. Quatre options de traversées de cette rivière ont été étudiées, mais n'ont pas été retenues en raison, notamment, de la topographie accidentée de ce secteur, des pentes hors normes et des coûts de construction plus élevés. De plus, ces options ne permettaient pas l'aménagement d'un échangeur au kilomètre 25 tel que Notre-Dame-du-Lac et Packington le demandaient. Cela a donc amené le Ministère à choisir un tout autre tracé dont l'emprise se superpose à la route actuelle, afin de réduire les coûts et les contraintes techniques et de permettre l'ajout d'un demi-échangeur. Conséquemment, l'utilisation de la route 185 comme voie de desserte n'était plus possible à partir de la route Saint-Benoît en raison de sa proximité avec l'autoroute projetée. Le chemin du Lac serait donc utilisé comme voie de desserte, ce qui exigerait sa restauration et la pose d'un revêtement asphalté. Cette réfection a été demandée par la Ville de Notre-Dame-du-Lac et est fortement

souhaitée par les résidants de ce chemin (M. Simon Lavoie, DT2, p. 33 ; M. Michel Caron, DT3, p. 35 et 36 ; PR3.1, p. 131).

- *La commission constate que le choix d'un tracé dont l'emprise se superpose à la route 185 entre les kilomètres 20 et 25 permettrait d'utiliser le chemin du Lac comme voie de desserte et d'implanter un échangeur complet au kilomètre 25 tel que le milieu le demande.*

En longeant la route 185 entre les kilomètres 22,5 et 25, l'autoroute projetée empiéterait sur la halte routière située au kilomètre 22,5. Celle-ci offre une perspective visuelle unique sur le lac Témiscouata et les montagnes qui l'entourent. Le milieu régional la considère comme un acquis. Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Notre-Dame-du-Lac souligne que la halte routière, en raison de la valeur esthétique du panorama qu'elle offre, mérite d'être conservée. Elle constitue à cet égard une « porte d'entrée » intéressante pour les gens venant du Nouveau-Brunswick. La Ville souhaite qu'elle soit accessible à longueur d'année, ce qui n'est pas le cas actuellement. De plus, un arrêt à cette halte routière inciterait les touristes à explorer davantage la région. Deux hôteliers mentionnent que 30 % et 40 % de leur clientèle respective serait composée de touristes s'y étant arrêtés (DB5.1, p. 9 ; DM12, p. 9 ; M. Yves Perron, DT4, p. 65 ; Auberge Marie Blanc, DM14 ; M. Mario Bourrassa, DT2, p. 38).

Sur la route 185, on dénombre deux haltes routières permanentes, l'une à Dégelis et l'autre à Rivière-du-Loup ainsi que la halte routière saisonnière à Notre-Dame-du-Lac. Toutes trois offrent sensiblement les mêmes services, soit un bloc sanitaire, des tables de pique-nique ainsi que de l'eau courante, mais non potable. Celle de Dégelis se démarque des deux autres puisqu'un bureau d'information touristique du Québec s'y trouve. À ces haltes s'ajoute une autre qui est sur le terrain du bureau d'information touristique du Nouveau-Brunswick, près de la frontière.

Si l'autoroute était construite de la manière que le projet la propose, la halte routière de Notre-Dame-du-Lac au kilomètre 22,5 et celle de Dégelis au kilomètre 5,7 seraient démolies. Le bureau d'information touristique serait installé à l'entrée sud de la ville de Dégelis. Le Ministère considère que la distance minimale entre deux haltes routières doit être de 70 km. Il ne voit donc pas la nécessité d'insérer une nouvelle halte entre les deux déjà existantes et distantes d'environ 100 km (M. Victor Bérubé, DT2, p. 35).

À défaut de maintenir la halte du kilomètre 22,5, la Ville de Notre-Dame-du-Lac suggère l'établissement d'un belvédère et propose trois choix d'emplacement offrant tous une vue avantageuse sur le lac Témiscouata, soit aux kilomètres 21,2, 21,4 et

22,4. À la fin des années 1990, des discussions avaient eu lieu entre le Ministère et la Ville relativement à l'aménagement d'un belvédère au kilomètre 21,4 dans l'emprise de la route 185. Ce projet de belvédère n'avait aucun lien avec le projet actuel d'autoroute, mais il visait à réduire les risques d'accident pour les usagers de la route 185 puisque de nombreux touristes stationnaient leurs voitures sur l'accotement de la route pour immortaliser sur photo la vue panoramique du lac Témiscouata. Cette pratique aurait toujours cours. Le Ministère était disposé à implanter un tel belvédère dans la mesure où la Ville de Notre-Dame-du-Lac s'engagerait à en assumer l'entretien (DM12, p. 54 et 61 ; M. Yves Perron, DT4, p. 63).

L'aménagement d'un belvédère avec accès direct à l'autoroute projetée à l'un ou l'autre des trois emplacements suggérés par la Ville requerrait des travaux de terrassement importants en raison d'une forte dénivellation du talus dans ce secteur. Cependant, le promoteur a mentionné que les travaux liés à la construction de l'autoroute occasionneraient un surplus de déblais, dont près de 1 450 000 m³ entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac (PR3.1, p. 162). Selon la commission, ce surplus pourrait être utilisé à l'occasion de l'aménagement d'un belvédère et pourrait conduire à des économies quant aux coûts associés à la disposition des déblais.

Un exploitant agricole de ce secteur a fait part à la commission de son désir de récupérer les terres à la suite du démantèlement de la route 185. L'aménagement d'un belvédère aux emplacements proposés des kilomètres 21,2 et 21,4 empiéterait sur ses terres et empêcherait le renouvellement de la naturalisation de la route 185. Comme une partie de ses terres devrait être acquise pour la construction de l'autoroute, l'exploitant agricole s'oppose à une perte supplémentaire qui serait causée par la construction d'un belvédère à cet endroit (M. Robert Fortin, DM15).

La mise en place d'un belvédère au kilomètre 22,4 n'entraînerait pas de pertes de terres agricoles, mais exigerait un remblai d'environ 22 m de hauteur. Une étude géotechnique serait alors requise afin de s'assurer que cela ne causerait pas de mouvements de sols. Selon les résultats, la pente pourrait également être adoucie, mais l'empiètement sur le milieu récepteur serait amplifié. Entre les kilomètres 22 et 22,4, des superficies devraient être acquises puisque le remblai empiéterait sur des propriétés sises du côté est de la route 185 et donnant sur le chemin du Lac. De plus, le remblai à construire au-dessus de la route 185 actuelle pourrait constituer un impact visuel pour les résidants du chemin du Lac. Enfin, le promoteur estime les coûts d'aménagement de cet équipement à près de 3 M$ (DQ5.3).

Le directeur régional du Ministère s'est engagé à entreprendre des discussions avec la Ville de Notre-Dame-du-Lac pour évaluer les avenues possibles (M. Nelson Rioux, DT2, p. 109 et 110). Selon la commission, l'aménagement d'un belvédère connexe à

l'autoroute projetée offrirait, certes, un atout de poids pour la promotion touristique de la région. Toutefois, elle considère qu'il ne revient pas seulement au Ministère d'assumer les coûts liés à la mise en place d'une telle infrastructure. Selon elle, l'emplacement du kilomètre 22,4 serait à privilégier puisqu'il n'empiéterait pas sur des terres agricoles. Toutefois, les résidants du chemin du Lac devraient être consultés avant de retenir définitivement un site, puisqu'ils devraient subir les répercussions potentielles du remblai exigé pour l'aménagement d'un belvédère.

- ***Avis*** – *La commission reconnaît l'importance de la halte routière du kilomètre 22,5 pour la mise en valeur des attraits touristiques de la région et elle est d'avis que l'aménagement d'un belvédère à la hauteur du kilomètre 22,4 pourrait compenser la perte de cette halte. Toutefois, l'emplacement éventuel devrait faire l'objet d'une consultation auprès des résidants touchés par la question de l'aménagement de cette infrastructure et une entente sur le partage des coûts de construction et d'exploitation pourrait être conclue entre le ministère des Transports, la Ville de Notre-Dame-du-Lac et les partenaires touristiques de la région.*

L'asphaltage de la voie de desserte ouest

La Ville de Notre-Dame-du-Lac souhaite le pavage de la desserte ouest des kilomètres 20 à 25 puisque certains résidants, dont la propriété serait acquise par le Ministère, aspirent à s'établir le long de cette voie. Elle considère comme normal que ces derniers obtiennent un environnement résidentiel aussi attrayant que celui auquel ils étaient habitués. Bien que ce soit en zone agricole protégée, quatre propriétaires envisageraient de s'établir le long de cette desserte en raison de droits acquis. Leurs lots seraient à proximité de l'échangeur du kilomètre 25 (DM12, p. 6, 7, 27 et 28). La voie de desserte serait aussi utilisée par un exploitant agricole entre les kilomètres 20 et 21,5. En outre, cette voie servirait à accéder aux lots forestiers.

Le Ministère juge que le peu d'activités routières sur la voie de desserte ouest n'en justifierait pas l'asphaltage. La commission partage cet avis, mais elle estime que le Ministère devrait réévaluer la pertinence d'asphalter le court segment compris entre l'échangeur du kilomètre 25 et les éventuelles résidences qui seraient resituées le long de la voie de desserte ouest, le cas échéant. Il en va de même pour le segment entre les kilomètres 20 et 21,5 qui serait utilisé par un exploitant agricole.

- ***Avis*** – *La commission reconnaît que l'asphaltage de l'ensemble de la voie de desserte ouest projetée entre les kilomètres 20 et 25 ne serait pas justifié. Toutefois, elle est d'avis que le ministère des Transports devrait réévaluer la pertinence d'asphalter les segments entre les kilomètres 20 et 21,5 ainsi qu'entre le kilomètre 25 et les éventuelles résidences qui seraient resituées le long de cette voie de desserte, le cas échéant.*

Les enjeux liés à l'agriculture

Le projet entraînerait la perte et le fractionnement de superficies cultivées en zone agricole protégée, la perte de potentiel de production forestière et acéricole, ainsi que d'autres inconvénients pour les propriétaires et les exploitants. Il requerrait, pour l'ensemble du tracé, l'acquisition de 291 ha de terres agricoles, dont 139 ha sont cultivés. Ces pertes représenteraient de 2,3 à 24 % des aires en culture, suivant les exploitants. De plus, 13,7 ha seraient fragmentés par le projet. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation considère que la perte d'une telle superficie de terres cultivées constituerait un impact considérable, d'autant plus qu'il s'agirait des meilleures terres pour l'agriculture dans la région (M. Camille Morneau, DT2, p. 95 ; DA1, p. 4 ; PR3.1, p. 229 et 231).

S'ils reconnaissent la nécessité du projet, les agriculteurs voient l'autoroute projetée comme un inconvénient majeur. Malgré l'amélioration évidente sur le plan de la sécurité routière, le morcellement et les pertes de superficies cultivables obligeraient les exploitants à trouver ailleurs des terres pour respecter le *Règlement sur les exploitations agricoles* [Q-2, r.11.1], lequel fixe des exigences pour l'épandage des déjections animales produites en fonction des superficies en culture disponibles. Toutefois, bien que des compensations soient prévues selon les modalités d'indemnisation du ministère des Transports en matière d'acquisition, celles-ci ne permettraient vraisemblablement pas aux exploitants agricoles de se trouver des terres de remplacement à proximité, puisque les terres cultivables seraient toutes utilisées. Ceux-ci pourraient alors devoir procéder à l'élimination de l'excédent de déjections en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ou, encore, diminuer leur cheptel (DA2, p. 6 et 9 ; M. Michel Caron, DT1, p. 45 ; DA1, p. 23 à 25 ; DA22 ; DB20, carte 3).

Les sols de la majorité des terres cultivées du tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac sont de classe 4[1]. Les pertes en zone agricole y seraient de 142,4 ha, desquels 33,8 ha sont actuellement cultivés. De plus, la part la plus importante des terres fragmentées par le projet se trouverait dans ce tronçon, soit 7,5 ha. Celui-ci est caractérisé par de nombreuses locations de terres et d'importants mouvements de machinerie sur la route 185. Les agriculteurs qui exploitent des terres de part et d'autre de cette route sont également locataires de terres entre les kilomètres 8 et 14 (PR3.1, p. 231 à 233 ; DA1, p. 16, 22 et 23).

1. Selon l'indice des terres du Canada, ces sols sont considérés comme étant de qualité moyenne pour l'agriculture. Ils comportent des limitations importantes qui restreignent le choix des cultures et requièrent des mesures de conservation (DA1, p. 16 ; DB20, p. 8).

Alors que des variantes de tracé ont été étudiées dans les autres tronçons, aucune n'a été proposée pour celui-ci. En raison des contraintes topographiques, le projet emprunte globalement le même corridor que la route 185. Pour le promoteur, l'utilisation de l'emprise de la route actuelle et le recours à d'autres voies existantes comme voies de desserte, notamment le chemin du Lac, réduiraient l'empiètement et le fractionnement des terres par le projet. Toutefois, des agriculteurs réclament une certaine optimisation du tracé entre les kilomètres 16 et 18 (PR3.1, p. 34 et 138).

À cet endroit, l'autoroute s'éloignerait quelque peu de l'axe de la route 185 et fractionnerait de manière importante les terres cultivées déjà fragmentées par cette dernière (figure 5). Les exploitants touchés considèrent que les pertes de terres y seraient trop importantes, d'autant plus que, selon eux, il n'y aurait plus de possibilité d'acheter ni de louer des terres à distance raisonnable. Aussi appréhendent-ils les détours qu'ils devraient faire avec leur machinerie, la perte de valeur des terres ainsi isolées par l'autoroute, de même que la diminution de la rentabilité de leurs exploitations (M. Marcel-Marie Picard, DT4, p. 19 ; DA1, p. 29).

Une modification locale du tracé, passant plus près des limites des terres dans l'axe de la rivière aux Sapins, n'a pas été retenue par le ministère des Transports en raison des contraintes topographiques. Un passage agricole a alors été proposé au kilomètre 17,6 afin de permettre aux exploitants d'accéder à leurs terres de part et d'autre de l'autoroute, moyennant certains détours. De plus, ce passage, dont le choix résulterait de la consultation et des suggestions des agriculteurs concernés, offrirait l'avantage de permettre le maintien d'un sentier pour VTT et de réduire la longueur des voies de desserte, dont les coûts d'entretien seraient ainsi amoindris pour la Ville de Dégelis (PR3.1, p. 127 et 130 ; M. Michel Caron, DT1, p. 37 et DT3, p. 32 et 33).

Toutefois, un des producteurs concernés, dont la ferme est située sur la route de Packington, remet en question le passage qui serait situé sur ses terres. Ses motifs sont que l'investissement serait trop important pour le nombre d'hectares en cause, que la voie de desserte empiéterait sur ses terres en culture et que, de toute façon, les dimensions du passage ne permettraient pas de laisser passer sa moissonneuse-batteuse (M. Marcel-Marie Picard, DT2, p. 92 et 93).

Son voisin, dont la ferme est située sur le chemin Neuf, considère cependant que ce passage serait essentiel à l'exploitation de ses terres qui, autrement, seraient enclavées entre l'autoroute et la route de Packington mais sans accès à cette dernière. Cela est d'autant plus important pour lui qu'il est en processus de transfert de ferme à son fils (M. Joseph Leclerc, DT4, p. 39).

Selon le ministère des Transports, il serait possible de ne pas construire le passage en question si des ententes de transfert des résidus de terres étaient conclues entre les propriétaires. Dans tous les cas, ce remembrement parcellaire ne serait entrepris qu'après l'obtention éventuelle du certificat d'autorisation du projet, au cours de la période d'acquisition des terrains requis pour sa réalisation[1] (PR5.1, p. 3 et 4 ; DA22 ; M. Victor Bérubé, DT2, p. 93, 94 et 96).

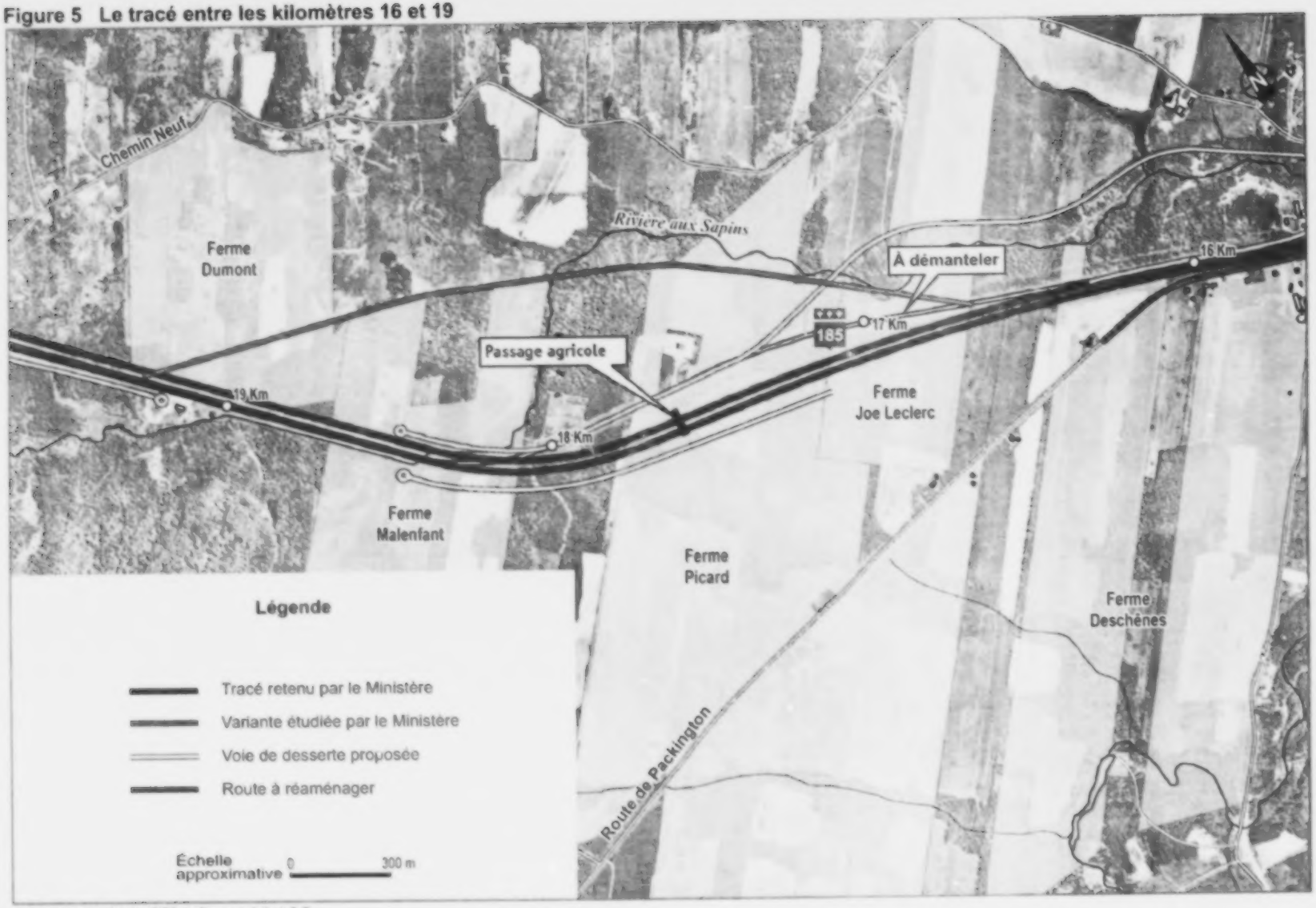
Le Ministère ne peut pas présumer de la volonté des producteurs de procéder à de telles ententes. À cet égard, deux des agriculteurs ayant participé à l'audience publique n'auraient pas eu de discussion sur le sujet et, *a priori*, ils semblent réticents à de tels échanges. En effet, la qualité des terres ne serait pas équivalente de part et d'autre de la route actuelle. En raison de la présence de la rivière aux Sapins, du relief et du paysage plutôt boisé entre la route 185 et le chemin Neuf, les superficies cultivées et cultivables y sont moindres que de l'autre côté de la route 185 (PR3.1, figures 4.1 et 4.4 ; M. Victor Bérubé, DT2, p. 96 ; M. Marcel-Marie Picard, DT4, p. 22 ; M. Joseph Leclerc, DT4, p. 43).

Le passage du kilomètre 17,6, dont les dimensions proposées sont de 4,5 m de haut sur 6 m de large, coûterait 630 000 $. Le construire aux dimensions requises pour la moissonneuse-batteuse utilisée par l'exploitant concerné en élèverait le coût à 770 000 $ et le concevoir pour la plus grande machine existant actuellement dans la région en coûterait 980 000 $ (DQ1.2). Or, cet exploitant ne cultiverait que 1,8 ha entre la route 185 et le chemin Neuf, à l'est, alors qu'il perdrait 4,9 ha à l'ouest en raison de l'empiètement de l'autoroute. Ce même producteur loue des terres entre les kilomètres 9 et 12, où la conservation de milieux humides par la Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent ferait obstacle à une modification du tracé. Il en perdrait près de la moitié à cause du projet, soit 10,6 ha, alors que les 13,4 ha restants seraient répartis de part et d'autre de l'autoroute et nécessiteraient de nombreux détours (M. Marcel-Marie Picard, DT3, p. 30 ; DT4, p. 15 et DM2).

Ainsi, la commission considère comme d'autant plus important de minimiser les pertes agricoles entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac. À cette fin, les deux producteurs, appuyés par l'UPA, proposent que l'autoroute soit plutôt construite dans l'axe de la route 185 entre les kilomètres 16 et 18. Cette modification permettrait de conserver une plus grande superficie de terres cultivées, étant donné que la route actuelle est située en lisière forestière (M. Marcel-Marie Picard, DT4, p. 15 et 16 ; M. Joseph Leclerc ; DT4, p. 41 ; UPA, DM8, p. 4).

1. C'est également à cette étape que l'indemnité serait déterminée, en fonction de la valeur et des améliorations apportées aux terres, selon la procédure d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec pour les projets routiers (M. Victor Bérubé, DT2, p. 22 ; DA22).

Figure 5 Le tracé entre les kilomètres 16 et 19



Source : adaptée de PR3 1, figures 4 4 et 6 5

Ce changement entraînerait des déblais supplémentaires entre les kilomètres 18,6 et 19, de même qu'il obligerait à reconstruire une desserte plus à l'est entre les kilomètres 17 et 18, plus près du poste d'Hydro-Québec qui est situé à 45 m de l'emprise de la route actuelle. Cela augmenterait également les coûts de la traverse agricole qui devrait alors passer sous la voie de desserte est. Le promoteur considère qu'une telle modification est envisageable, même s'il estime que sa proposition est optimale (DQ5.1).

La commission peut difficilement apprécier dans quelle mesure l'excédent de coût résultant de cette modification pourrait être réduit par la diminution des indemnités versées aux agriculteurs pour la perte de superficies cultivables, puisque ces indemnités ne seraient déterminées qu'après l'obtention du certificat d'autorisation du projet, le cas échéant. Toutefois, compte tenu d'un contexte local plus favorable à la culture des terres du côté ouest de la route 185, il serait approprié de modifier le tracé afin d'y récupérer une plus grande superficie de bonnes terres agricoles. Selon la commission, le ministère des Transports devrait étudier avec attention la proposition des agriculteurs pour modifier ce segment, car il semble être l'un des seuls endroits sur l'ensemble du tracé où une modification sans impact supplémentaire autre que des contraintes sur la réalisation du projet lui-même permettrait de réduire les pertes pour l'agriculture, en particulier pour un des exploitants dont les terres seraient fortement touchées par le projet.

S'il n'était pas possible de conclure une entente relative à un échange de parcelles entre producteurs agricoles avant la réalisation du projet, le passage agricole devrait alors être maintenu, aux dimensions proposées. En effet, tout comme le producteur concerné, la commission trouve difficile de justifier l'excédent de coût pour réaménager le passage agricole prévu aux dimensions d'une moissonneuse-batteuse afin d'atteindre plus rapidement, de l'autre côté de l'autoroute, seulement 1,8 ha de terres en culture.

- *La commission constate que le territoire agricole de la zone d'étude est occupé à pleine capacité, et qu'à toutes fins utiles les agriculteurs n'auraient pas ou auraient très peu de possibilités d'acquérir ou de louer, à distance raisonnable, des terres pour remplacer celles qu'ils perdraient en raison du projet d'autoroute.*

- ***Avis –*** *La commission est d'avis qu'afin de minimiser les répercussions du projet d'autoroute sur l'agriculture entre les kilomètres 16 et 18, le ministère des Transports devrait évaluer les avantages et les inconvénients d'une modification du tracé pour le rapprocher de l'axe de la route 185 actuelle, en collaboration avec les agriculteurs touchés.*

Chapitre 5 Les enjeux du tronçon de Notre-Dame-du-Lac à Cabano

Le tronçon d'autoroute compris entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano serait construit sur les meilleures terres agricoles du Témiscouata, où dominent les sols de classe 3[1]. Les fermes y sont situées de part et d'autre de la route 185. Outre la variante retenue, deux autres propositions visant à contourner les terres en culture, à l'est et à l'ouest de la route actuelle, ont été examinées par le promoteur. La variante retenue, dans l'axe de la route 185, serait préférée par les propriétaires qui ne sont pas des exploitants agricoles, car elle permettrait de conserver l'accès au lac Témiscouata par leurs terres ainsi que le potentiel de développement de la villégiature et la visibilité des commerces. Les exploitants agricoles auraient privilégié une variante à l'est, au fond des terres, en raison de pertes et d'empiètements moindres et d'un meilleur accès à leurs terres. Toutefois, l'ajout de trois passages agricoles au tracé retenu atténuerait les conséquences sur leurs exploitations (PR3.1, p. 34, 39, 232 et 233 ; DA1, p. 16, 29 et 30 ; DA2, p. 5 et figure 1).

La variante retenue requerrait l'acquisition de 79,3 des 291 ha de terres agricoles soustraites par le projet, dont 72,1 ha sont actuellement cultivés. C'est donc dans ce tronçon que l'impact sur les terres en culture serait le plus fort, même si seulement 7 km d'autoroute y seraient construits. Les pertes de superficies cultivées obligeraient les exploitants qui, pour la plupart, seraient en expansion en ce qui a trait à la machinerie et aux troupeaux, à compenser par d'autres. Or, le manque de superficies cultivables ne permettrait vraisemblablement pas aux exploitants agricoles d'en trouver à distance raisonnable. De plus, la relève agricole serait prête chez une majorité d'exploitants (DA1, p. 23, 24 et 32 ; PR3.1, p. 34 et 229 à 231).

Plusieurs participants des milieux agricole et municipal, un commerçant et une résidante ont proposé des améliorations à ce tronçon. En particulier, l'UPA a proposé des changements au tracé ainsi qu'à l'emplacement des traverses agricoles et du poste de contrôle des véhicules lourds de Contrôle routier Québec.

1. De meilleure qualité que les sols de classe 4, ces sols présentent tout de même certaines limitations pour l'agriculture (DA1, p. 16 ; DB20, p. 8).

La localisation du poste de contrôle routier

Contrôle routier Québec[1] justifie la présence d'un poste de contrôle sur la route 185 par l'importante circulation des véhicules lourds. Cette route constitue, en effet, la troisième porte d'entrée en importance pour le camionnage au Québec et la principale porte d'entrée du trafic en provenance des Maritimes, où la réglementation sur le camionnage est différente. Un tel poste existe actuellement à Cabano à la hauteur du kilomètre 38. Il constitue le seul point de vérification entre le Nouveau-Brunswick et le poste de Saint-Nicolas, situé sur l'autoroute 20 à proximité de Québec. La halte routière de Dégelis, entre les kilomètres 5 et 6, est également utilisée à l'occasion d'activités de contrôle spéciales, mais son utilisation serait limitée par l'espace disponible ainsi que par la déficience des communications cellulaires et radio à cet endroit. De plus, cette halte disparaîtrait avec la construction de l'autoroute comme le projet la propose (DA49, p. 4 et 5).

Selon le ministère des Transports et Contrôle routier Québec, le poste existant ne serait pas directement accessible à partir de l'autoroute projetée puisque les camionneurs devraient emprunter l'échangeur du kilomètre 38[2] et circuler sur le réseau local avant d'atteindre ce poste. De plus, la construction de l'autoroute aurait pour effet de supprimer les accès actuels à la route 185 dans ce secteur et d'orienter la circulation automobile vers cet échangeur. Les activités de vérification pourraient ajouter ponctuellement un nombre appréciable de véhicules lourds sur l'échangeur et le réseau local et, par conséquent, accentuer les contraintes et les risques d'accident. Selon le Ministère, pour être fonctionnel, le poste doit être situé en bordure de l'autoroute, à un endroit permettant un accès direct sans devoir emprunter le réseau local (DQ8.1 ; DA49, p. 7).

Le Ministère propose donc l'aménagement d'un poste de contrôle au kilomètre 35 de l'autoroute projetée, afin d'en faire un lieu de vérification sécuritaire, tant pour les usagers de la route que pour les contrôleurs routiers. Son emplacement serait le plus approprié pour intercepter les véhicules lourds en provenance du Nouveau-Brunswick. Il serait accessible directement de l'autoroute, dans une zone où la pente de la chaussée serait relativement faible pour que les camions n'aient pas à utiliser leur frein moteur. Le choix du kilomètre 35 se justifierait aussi par la proximité de la route 232, une route stratégique pour le transport lourd et sur laquelle circule une

1. Contrôle routier Québec est une agence autonome qui relève de la Société de l'assurance automobile du Québec et qui a pour mission de contrôler l'application des lois et règlements régissant l'industrie du transport routier des personnes et des marchandises (DA49, p. 2).

2. La mise en place de cet échangeur est prévue dans le cadre du projet de construction d'une autoroute entre Saint-Louis-du-Ha!-Ha! et Cabano autorisé en 2006 (Décret n° 323-2006).

quantité importante de camions transportant des produits forestiers vers l'usine Norampac de Cabano. Le poste s'intégrerait bien dans la géométrie de l'emprise à cet endroit, mais entraînerait la perte d'environ 1 ha de terres agricoles, qui seraient malgré tout fractionnées (PR3.1, p. 148 ; M. Michel Caron, DT1, p. 60 et 61 ; DA49, p. 4, 5 et 12 ; DQ5.2 ; DQ5.3).

Par ailleurs, le rayon maximal de rabattement à l'intérieur duquel il est convenu de rabattre les véhicules lourds circulant en direction sud ou encore ceux circulant hors de l'autoroute vers le poste de contrôle est de 15 km. Le demi-échangeur actuel du kilomètre 29, bien que situé à une distance qui respecte ce critère, engendrerait des demi-tours dans le périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac, entraînant quatre arrêts et des manoeuvres de virage pour les véhicules lourds. Quant au demi-échangeur de la route Saint-Benoît, il occasionnerait des détours de l'ordre de 20 km. Pour pallier ces éventuels détours, l'aménagement d'un échangeur complet au kilomètre 33, non loin de la route Lizotte, est proposé par le promoteur. Il réduirait à environ 4 km les détours pour ces véhicules lourds à contrôler. En outre, l'échangeur prévu au kilomètre 38 permettrait aux camionneurs de regagner rapidement l'autoroute en direction sud (PR3.1, p. 148).

Pour l'UPA, la cohabitation du poste de contrôle avec les activités agricoles serait problématique ; par conséquent, il devrait être resitué. L'organisme propose deux autres endroits pour l'établir. Selon le Ministère, le premier, situé sur une partie du lot 2 616 187 à l'entrée de Cabano, serait trop près de l'échangeur du kilomètre 38, et la bretelle d'entrée sur l'autoroute à partir du poste de contrôle se superposerait à une bretelle de sortie de cet échangeur. Outre cet inconvénient, l'aménagement d'un poste sur ce lot pourrait avoir des répercussions sur certains usages actuels du milieu, soit l'utilisation du stationnement de Norampac et les activités agricoles (UPA, DM8, p. 5 ; DM8.1 ; DQ5.2 ; DQ5.3).

Quant à l'emplacement situé à l'autre extrémité de Cabano, à l'est de la route 185 et à proximité de la jonction avec la route 232, le Ministère considère qu'il ne devrait pas être retenu puisque la topographie et la configuration de l'autoroute à cet endroit ne seraient pas optimales pour y aménager le poste. En outre, les détours seraient plus longs pour les véhicules lourds contrôlés et les camions pourraient également quitter plus facilement l'autoroute avant le poste. Les activités de contrôle y seraient donc moins efficaces (DQ5.3).

Selon la commission, l'emplacement proposé par le ministère des Transports au kilomètre 35 paraît le plus fonctionnel et le plus sécuritaire, car il permettrait de réduire au minimum le mélange des trafics, tout en maximisant l'efficacité du contrôle routier. Ce choix entraînerait la perte d'un hectare de terres agricoles, mais ce dernier

ferait partie de résidus de terres qui, de toute manière, seraient enclavés entre l'autoroute et la voie de desserte, ce qui en diminuerait l'attrait pour l'agriculture.

- ***Avis*** – *La commission reconnaît la nécessité d'un poste de contrôle routier sur l'autoroute projetée à la hauteur de la route 232. Elle estime que son emplacement au kilomètre 35 semble le plus approprié car il permettrait de réduire au minimum le mélange des trafics et de maximiser l'efficacité du contrôle routier.*

Les mesures d'atténuation pour le milieu agricole

Les ouvrages du kilomètre 33

Au kilomètre 33, un pont d'étagement est prévu pour faciliter les déplacements de la machinerie agricole. Sa configuration dicterait l'emplacement des voies de desserte de sorte que l'échangeur s'y inscrirait sans empiètement additionnel sur les terres en culture et les propriétés. Indirectement cet échangeur faciliterait aussi l'accès aux commerces situés actuellement le long de la route 185. Il ferait consensus auprès des commerçants et des élus municipaux. Toutefois, une résidante ainsi que les agriculteurs voudraient que des modifications soient apportées aux infrastructures proposées (DQ8.1).

À l'ouest de l'échangeur proposé, la voie de desserte empiéterait sur la propriété située au 179, route 185. La marge de recul[1] de la résidence diminuerait ainsi à moins de 6 m. Les propriétaires désirent demeurer à cet endroit, à condition toutefois que l'intégrité de leur propriété et des arbres à maturité qui s'y trouvent soit maintenue, faute de quoi ils voudraient que le ministère des Transports procède à l'acquisition de leur propriété. Ils demandent donc que la voie de desserte soit légèrement déplacée à cette fin. Le Ministère a précisé qu'à l'étape des plans et devis définitifs, l'impact sur la marge de recul serait reconsidéré et, dans la mesure du possible, atténué, sans quoi le Ministère procéderait à l'acquisition (M^{me} Ginette Caron, DT4, p. 6 et DM1 ; DQ5.1).

À l'est, l'emprise de la voie de desserte serait située à moins de 10 m de la résidence associée à la ferme Prépierre (figure 3). Considérant que la mince bande de terre située entre l'échangeur et le ruisseau à l'ouest serait perdue, l'UPA demande que le tracé soit déplacé légèrement dans cette direction, afin de l'éloigner de cette résidence et de laisser, du côté est, une plus grande superficie de terres en culture. L'UPA demande également que l'échangeur soit construit dans l'axe de la route

1. Distance entre la résidence et la limite de propriété.

Lizotte en vue de rendre service aux trois entreprises qui utilisent cette route pour accéder à leurs terres. En raison du grand nombre de déplacements nécessaires à l'exploitation des terres, l'organisme estime que les traverses devraient être le plus près possible des entreprises qu'elles visent à desservir, afin de réduire la longueur de ces déplacements. À cet égard, un producteur a fait valoir que le temps est un allié précieux à la saison des récoltes, puisque les conditions météorologiques peuvent représenter une contrainte importante (M. Esdras Leclerc, DT4, p. 72, 74 et 75 ; UPA, DM8, p. 4).

Le ministère des Transports a précisé que le changement demandé par l'UPA entraînerait le décalage de l'axe de l'autoroute vers l'ouest de part et d'autre du pont d'étagement. Si ce nouvel emplacement du corridor autoroutier avantageait les fermes Prépierre et Miclerc, à l'est, il occasionnerait en contrepartie un empiètement plus important sur les terres agricoles, la dérivation d'un cours d'eau et l'acquisition ou le déplacement de la résidence du 179, route 185 et de bâtiments de la ferme Cloutier, situés du côté ouest de la route 185. Le Ministère a rappelé que la localisation des ouvrages proposés a été optimisée afin de limiter le plus possible les empiètements sur les terres agricoles, tout en évitant de toucher aux bâtiments des fermes Cloutier, Prépierre et Miclerc. Il considère que le concept actuel proposé dans l'étude d'impact, bien qu'il comporte des répercussions sur les milieux agricole et bâti, est celui qui, globalement, minimise les inconvénients (DQ5.3).

- ***Avis*** *– La commission reconnaît que des modifications pourraient difficilement être apportées aux ouvrages du kilomètre 33 pour en réduire l'empiètement sur certaines propriétés sans accroître les répercussions pour d'autres. Par conséquent, elle est d'avis que la configuration de l'autoroute projetée dans ce secteur ne devrait pas être modifiée.*

La localisation du passage agricole du kilomètre 31,7

Un passage agricole est prévu aux alentours du kilomètre 31,7. Il permettrait à l'exploitant de la ferme Berthier Cloutier de cultiver de l'autre côté de l'autoroute projetée, moyennant un détour d'un kilomètre environ. Pour réduire ce détour, l'UPA demande que la traverse soit déplacée le plus près possible de cette ferme, au kilomètre 31. Cette demande rejoint celle de la Ville de Notre-Dame-du-Lac qui souhaite obtenir, entre les kilomètres 31,7 et 32,3, un espace d'environ 3 ha pour le relogement des résidants dont la demeure serait acquise ou déplacée en raison du projet. La Ville prévoit déposer une demande à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) à cette fin (DM8, p. 4 et 7 ; DM12, p. 8, 26, 27 et 34 ; M. Gilles Caron, DT4, p. 89 et 90).

En 2001, la Ville a obtenu de la CPTAQ que les lots qui constituent le développement Leclerc soient exclus de la zone agricole afin d'y déplacer les résidences touchées par le réaménagement de la route 185 en autoroute. L'autorisation était cependant conditionnelle à l'adoption par la Ville d'un règlement interdisant la construction de nouvelles résidences non liées à l'agriculture en zone agricole sur un emplacement ayant front sur la route 185. Une telle condition a donc été ajoutée au *Règlement de construction* de la ville, ce qui limiterait les déplacements aux lots bénéficiant d'un droit acquis. De plus, selon les orientations de son projet de schéma d'aménagement révisé, la MRC de Témiscouata entend concentrer les constructions non associées à l'exploitation du milieu naturel dans les zones déjà urbanisées (DB6 ; DB5.4 ; M. Mario Bourassa, DT4, p. 88 ; DB10.1, p. 4-37).

Par ailleurs, selon le ministère des Transports, il serait possible de situer la traverse agricole au kilomètre 31 au lieu du kilomètre 31,7. Cependant, le Ministère ne l'envisagerait pas en raison de l'augmentation des coûts qu'entraîneraient les contraintes locales, surtout la pente plus élevée de l'accès ouest qui serait de 14,8 % plutôt que de 5,1 %, ce qui serait jugé excessif pour des convois agricoles chargés (M. Simon Lavoie, DT3, p. 62 et 63). Selon la commission, l'aménagement d'un passage agricole au kilomètre 31 paraît difficile compte tenu des contraintes topographiques. Toutefois, le Ministère pourrait examiner d'autres sites entre le kilomètre 31,7 et le kilomètre 31 pour réduire, autant que possible, les détours pour l'exploitant agricole.

- ***Avis*** – *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait évaluer diverses options dans le secteur de la ferme Berthier Cloutier, près du kilomètre 31 de l'autoroute projetée, pour y aménager un passage agricole le plus près possible de la ferme, afin de réduire les détours pour l'exploitant qui l'utiliserait.*

Le déplacement du passage agricole du kilomètre 36,3

Pour rendre plus fonctionnel le passage agricole prévu au kilomètre 36,3, l'UPA est d'avis qu'il devrait être aménagé plus près de l'axe du chemin de ferme privé situé à environ 150 m au sud du kilomètre 36. À cet endroit, il serait situé à mi-chemin des deux exploitations les plus susceptibles de l'utiliser (DM8, p. 5).

Selon le Ministère, cette modification serait possible. Elle présenterait, toutefois, la difficulté de devoir abaisser suffisamment le terrain au voisinage des bâtiments de la ferme Tony Leclerc, pour permettre le passage sous les voies de desserte et les chaussées d'autoroute, tout en y maintenant un accès approprié à la voie de desserte. En planifiant le passage à l'emplacement proposé, le promoteur voulait minimiser les répercussions visuelles du passage pour les résidants de la ferme.

Selon la commission, le Ministère devrait consulter les agriculteurs concernés afin de déterminer leurs préférences quant à l'emplacement du passage et à la pondération des répercussions visuelles et des inconvénients liés aux détours. De plus, les coûts supplémentaires de l'ordre de 140 000 $ que cette modification entraînerait pourraient, en partie, être réduits par la diminution des indemnités versées aux propriétaires en raison des difficultés d'exploitation résultant du projet, qui incluraient les trajets de machinerie. Toutefois, ces indemnités ne seraient établies qu'après l'obtention éventuelle du certificat d'autorisation du projet (DQ8.1).

- ***Avis*** – *La commission est d'avis que l'emplacement du passage agricole du kilomètre 36,3 de l'autoroute projetée devrait être révisé pour réduire davantage les détours pour les exploitants agricoles. Ceux-ci devraient être consultés pour s'assurer que le nouvel emplacement fera consensus.*

L'asphaltage des dessertes

Les voies de desserte du tronçon entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano seraient pavées, à l'exception de la desserte ouest entre la route Lizotte et la route 232. La Ville de Notre-Dame-du-Lac et les producteurs agricoles demandent à ce qu'elle le soit également. La Ville y voit la possibilité qu'auraient certains producteurs agricoles de se reloger sur leurs terres, alors que ceux-ci font valoir l'élimination de la poussière, la facilité d'entretien de la route et la prolongation de la durée de vie de la machinerie agricole. À cet égard, de nombreux agriculteurs utilisent cette desserte et l'UPA estime que les activités d'une seule ferme pourraient générer au-delà de 1 800 déplacements par an. La forte utilisation de cette desserte pourrait avoir des répercussions négatives significatives sur la machinerie si elle n'était pas pavée (PR3.1, p. 160 ; DM8, p. 4 ; DM12, p. 7 ; MM Yves Marquis et Esdras Leclerc, DT4, p. 77).

- ***Avis*** – *La commission est d'avis que la desserte ouest de l'autoroute projetée entre les kilomètres 33 et 37 devrait être asphaltée, compte tenu de l'utilisation élevée qui est prévue pour l'exploitation des terres agricoles du secteur.*

L'impact sur la visibilité de la fromagerie Le Détour

La clientèle de transit constitue une part importante des revenus de la fromagerie Le Détour, située au kilomètre 34, qui pourrait en être privée, en partie, par la construction de l'autoroute. Cette clientèle, dont la part principale serait constituée de résidants de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, représenterait 75 % des ventes au comptoir et 20 % du chiffre d'affaires de l'entreprise, et la croissance de celle-ci en

serait tributaire. Si le tracé retenu par le promoteur est tout de même privilégié par les propriétaires, ils craignent une perte de visibilité, en raison principalement de l'étagement des chaussées de l'autoroute en face de leur entreprise. La voie en direction du Nouveau-Brunswick serait, en effet, construite sur un palier inférieur à celui de la voie opposée. Toutefois, à l'examen des plans et des simulations visuelles, la fromagerie serait aussi visible de la voie en direction du Nouveau-Brunswick que de l'autre. Toutefois, qu'il y ait présence de palier ou non, la fromagerie pourrait être masquée par le trafic, comme c'est d'ailleurs le cas sur la route 185 actuelle (M[me] Ginette Bégin, DT4, p. 47 et 54 et DM7, p. 2 ; DA5, annexe 2 ; DA55 ; DQ5.1.1).

- *La commission constate que la visibilité de la fromagerie Le Détour serait préservée pour les usagers de l'autoroute projetée circulant en direction du Nouveau-Brunswick.*

La visibilité relève également de l'affichage et de la signalisation, sur le réseau routier et sur la propriété. Étant donné que la fromagerie demeurerait tout de même visible à partir de l'autoroute, une enseigne plus imposante que celle existant actuellement contribuerait à en maximiser la visibilité. Par ailleurs, cette enseigne devrait être conforme à la *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation*, tout en demeurant conforme également à la réglementation municipale en la matière (DQ5.1 ; DA24 ; DA25).

Les propriétaires du commerce pourraient également recourir à la signalisation touristique, à laquelle ils seraient admissibles, mais les coûts de ce service seraient de nature à les en dissuader. Pour l'instant, le commerce a son propre affichage en bordure de la route 185, à Saint-Louis-du-Ha!-Ha!, Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis, en vertu d'autorisations des municipalités ou du ministère des Transports, selon le cas. Les propriétaires semblent vouloir en privilégier le maintien. Cet affichage devrait alors être adapté aux exigences légales et réglementaires en relation avec le parachèvement des différents tronçons de l'autoroute de Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick. Les coûts de ces modifications, s'il y a lieu, devraient être assumés par les commerçants (M[me] Ginette Bégin, DT4, p. 51 ; DQ3.1). La présence de l'échangeur à proximité ainsi qu'un affichage adapté à la venue de l'autoroute constituent les éléments de base d'une stratégie destinée à en minimiser les conséquences et à conserver la clientèle de transit. À cet égard, rappelons que la commission a proposé au chapitre 3 qu'une démarche de recherche de solutions soit entreprise par le ministère des Transports, démarche à laquelle la fromagerie devrait être associée.

Conclusion

À l'issue de ses travaux, la commission conclut que la construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick répondrait aux objectifs du ministère des Transports relativement à l'amélioration de la sécurité et à la réduction des conflits entre la circulation locale et de transit. Elle constate, par ailleurs, que l'ensemble des participants est en accord avec la raison d'être du projet, bien que certaines modifications soient souhaitées.

La Ville de Notre-Dame-du-Lac pourrait perdre une partie de ses revenus fonciers si les résidants touchés par des acquisitions ne se relogeaient pas sur son territoire. À cet égard, la construction d'un demi-échangeur au kilomètre 28,5 serait un irritant pour la Ville puisqu'en empiétant sur le développement résidentiel Lavoie-Soucy, il remettrait en cause la concrétisation de celui-ci. Ainsi, ce demi-échangeur ne serait pas requis dans la mesure où la sortie existante au kilomètre 29 ne serait pas démantelée et où un échangeur complet serait construit au kilomètre 25. Celui-ci offrirait certains avantages tels qu'une meilleure accessibilité à la municipalité de Packington et une facilité d'accès pour les résidants du secteur du chemin du Lac. Pour toutes ces raisons, un échangeur complet devrait être construit par le ministère des Transports au kilomètre 25.

Au kilomètre 12,5, un demi-échangeur est prévu pour faciliter l'accès au parc industriel de Dégelis et atténuer la perte d'accès et de visibilité des commerces situés le long de la route 185. Toutefois, le ministère des Transports devrait réévaluer attentivement la pertinence de construire cet échangeur, puisqu'il serait situé à courte distance d'un ouvrage similaire et qu'il n'apporterait pas l'amélioration recherchée en termes d'accessibilité et de visibilité.

Comme la réalisation de l'autoroute projetée entraînerait le morcellement et la perte de superficies cultivables, une attention particulière devrait donc être portée à l'application de mesures permettant d'en minimiser les répercussions sur l'agriculture. C'est pourquoi le ministère des Transports devrait évaluer les avantages et les inconvénients d'une modification du tracé, entre les kilomètres 16 et 18, pour le rapprocher de l'axe de la route 185 actuelle en y maintenant le passage agricole projeté. Par ailleurs, les passages agricoles prévus aux kilomètres 31,7 et 36,3 occasionneraient des détours pour certains exploitants. Le ministère des Transports devrait évaluer les diverses options de passage dans ces secteurs, afin de les aménager le plus près possible des exploitations agricoles. En outre, la desserte

ouest entre les kilomètres 33 et 37 devrait être asphaltée, compte tenu de l'utilisation élevée qui est prévue pour l'exploitation des terres agricoles du secteur.

La construction de l'autoroute entraînerait la perte de la halte routière du kilomètre 22,5, qui offre une perspective visuelle unique sur le lac Témiscouata et qui est considérée comme un atout de poids pour la promotion touristique de la région. L'aménagement d'une infrastructure similaire sur le territoire de la Ville de Notre-Dame-du-Lac pourrait compenser cette perte, mais une entente sur le partage des coûts de construction et d'exploitation devrait alors être conclue entre le ministère des Transports, la Ville et les partenaires touristiques de la région. L'emplacement retenu devrait, toutefois, faire l'objet d'une consultation auprès des résidants concernés.

Des commerçants réclament la construction d'un échangeur aux environs du kilomètre 7,2 pour pallier la perte d'achalandage appréhendée et assurer leur survie. La Ville de Dégelis le souhaite également car elle envisage le développement commercial et industriel de ce secteur. Un tel échangeur ne serait pas justifié au regard de l'occupation actuelle du territoire, de même qu'en prenant en considération qu'un développement du secteur demeure hypothétique et irait à l'encontre de la planification et de l'aménagement du territoire. Cependant, le Ministère, en collaboration avec les autorités municipales et les acteurs économiques de la région, devrait entreprendre une démarche de recherche de solutions appropriées afin de minimiser l'impact économique du projet sur les commerces.

Fait à Québec,

François Lafond
Président de la commission

John Haemmerli
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Julie Milot, analyste
Mathieu St-Onge, analyste

Avec la collaboration de :
Marie Anctil, agente de secrétariat
Julie Olivier, conseillère en communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M^me^ Nathalie Bérubé
M. Rémy Malenfant

M. Jean-Marie Castonguay

M. Albert Desjardins

M. Marc Foisy

M. Rodrigue Lavoie

M. Yves Perron

Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent
M. Jean-Claude Parenteau

Fromagerie Le Détour inc.
M^me^ Ginette Bégin
M. Mario Quirion

Garage Laforge & Frères inc.
M. Lucien Laforge
M. Jules Laforge

Municipalité de Packington
M. Michel Lacasse

Place du travailleur enr.
M. Jean-Marie Michaud

Regroupement des résidents de la rue du Chemin-du-Lac
M. Georges O'Leary

Dépanneur Routier
M^me^ Rose-Aimée Laforge

Station Service Gérard Boucher enr.
M. Gérard Boucher

Ville de Dégelis
M. Bernard Caron

Ville de Notre-Dame-du-Lac
M. Gilles Garon

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 23 octobre 2006.

La commission et son équipe

La commission

M. François Lafond, président
M. John Haemmerli, commissaire

Son équipe

Marie Anctil, agente de secrétariat
Julie Milot, analyste
Julie Olivier, conseillère en communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Mathieu St-Onge, analyste

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition
Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 11 et 12 octobre 2006

Rencontres préparatoires tenues à Notre-Dame-du-Lac et à Québec

1re partie

Les 23 et 24 octobre 2006
Salle Témiscouata
Notre-Dame-du-Lac

2e partie

Le 27 novembre 2006
Salle Témiscouata
Notre-Dame-du-Lac

Le promoteur

Ministère des Transports

M. Victor Bérubé, porte-parole
M. Simon Lavoie
M. Nelson Rioux

Consortium Tecsult-Génivar (consultant)

M. Michel Caron

Les personnes-ressources

		Mémoires
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	M. Camille Morneau	
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	M[me] Danielle Dallaire	
Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation	M. Pierre Ouellet	
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	M. Nelson Fournier	
Ministère de la Santé et des Services sociaux	M. Michel Laferrière	
MRC de Témiscouata	M. Jean-Pierre Laplante	
Ville de Cabano	M. Gilles Desrosiers	
Ville de Dégelis	M. Vianney Dumont	DM3
Ville de Notre-Dame-du-Lac	M. Mario Bourassa	DM12 DM12.1 DM12.2

Les participants

	Mémoires
M[me] Ginette Caron et M. Philippe Roussel	DM1
M. Jean-Marie Castonguay	DM6
M. Albert Desjardins	
M. Robert Fortin	DM15
M[me] Denise Laforge	
M. Rodrique Lavoie	DM9
M. Rémy Malenfant et M[me] Nathalie Bérubé	DM4

M. Lucien Ouellet		
M. Guy Pelletier		
M. Yves Perron		DM13
M. Marcel-Marie Picard		DM2
M. Claude Salois		
M. Benoit Soucy		
M. Donald Soucy		
Auberge Marie Blanc inc.		DM14
Dépanneur Routier enr. Garage Laforge & Frères inc. Place du travailleur enr.	M. Jean-Marie-Michaud, porte-parole M[me] Louyse Bérubé M. Jules Laforge	DM5 DM5.1 DM5.2
Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent et son syndicat affilié, Syndicat de l'UPA Portage des Montagnes	M. Jean-Claude Parenteau, porte-parole M. Gilles Guimond M. Yves Marquis	DM8 DM8.1
Ferme H. Dubé		DM16 DM16.1
Ferme Variclair enr.	M. Joseph Leclerc	DM10
Fromagerie Le Détour inc.	M[me] Ginette Bégin M. Mario Quirion	DM7
Municipalité de Packington	M. Michel Lacasse M[me] Pierrette Beaulieu M. Milton Thériault	DM11
Regroupement des résidents de la rue du Chemin-du-Lac	M. Georges O'Leary, porte-parole	
Ville de Dégelis	M. Émilien Nadeau, porte-parole M. Normand Morin	
Ville de Notre-Dame-du-Lac	M. Gilles Garon, porte-parole M[me] Marie-France Perron	

Au total, 16 mémoires ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque de Cabano

Bibliothèque de Notre-Dame-du-Lac

Bibliothèque Élisabeth-Turgeon
Dégelis

Université du Québec à Montréal
Montréal

Hôtel de ville de Cabano

Hôtel de ville de Notre-Dame-du-Lac

Hôtel de ville de Dégelis

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet et carte*, janvier 2003, 8 pages.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, février 2003, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

PR3.1 *Étude d'impact*, rapport final, mars 2006, 297 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, mars 2006, 58 pages.

PR4 CONSORTIUM TECSULT-GENIVAR. *Erratum à l'étude d'impact déposée le 18 avril 2006*, 4 mai 2006, 4 pages.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 1er novembre 2005, 3 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, décembre 2005, 9 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 24 août 2005 au 10 février 2006, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 27 mars 2006, 3 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 7 pages.

PR8.1 *Inventaire de la faune aquatique – Rapport final*, janvier 2004, 21 pages et annexes.

PR8.2 *Inventaire des oiseaux forestiers*, janvier 2004, 49 pages et annexes.

PR8.3 *Étude de l'impact acoustique*, juillet 2005, 34 pages et annexes.

Par le promoteur

DA1 CONSORTIUM TECSULT-GÉNIVAR. *Étude sectorielle relative au milieu agricole. Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick*, rapport final, juillet 2003, 35 pages et annexes.

DA2 CONSORTIUM TECSULT-GÉNIVAR. *Étude de perception. Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick*, rapport final, juin 2003, 31 pages et annexes.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Profil des déplacements interurbains de véhicules lourds empruntant la route 185 à Dégelis, à la frontière du Nouveau-Brunswick. Enquête sur le camionnage de 1999*, 21 novembre 2003, 13 pages et annexes.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Profil des déplacements interurbains de véhicules lourds empruntant la route 185 à Dégelis, à la frontière du Nouveau-Brunswick. Enquête sur le camionnage de 1999 – Note technique sur les véhicules transportant des matières dangereuses*, Service de la modélisation des systèmes de transport, décembre 2003, 3 pages.

DA5 CONSORTIUM TECSULT-GÉNIVAR (2003). *Enquête auprès des commerçants, Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick*, rapport final, 10 pages et annexes.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2003, dépliant à 6 volets et annexe.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coupe transversale d'une section type du tronçon incluant les voies de desserte*, document déposé le 23 octobre 2006.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte montrant les contraintes topographiques*, document déposé le 23 octobre 2006.

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet de construction de l'autoroute*, 23 octobre 2006.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Détournement d'une route. Lois et jurisprudence*, document déposé le 24 octobre 2006.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de Transport du Bas-Saint-Laurent*, 2004, 105 pages.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de Transport du Bas-Saint-Laurent, Plan d'action 2004-2009*, 43 pages et annexes.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport*, Études réalisées dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, octobre 2001.

- **DA14.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport. Vélo et véhicules hors route*, 17 pages.
- **DA14.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport. Transport des personnes*, 42 pages.
- **DA14.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport. Sécurité routière*, 10 pages.
- **DA14.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport. Réseau routier*, 43 pages.
- **DA14.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport. Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité*, 10 pages.
- **DA14.6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport. Aménagement du territoire et environnement*, 41 pages.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire des pistes de la grande et de la petite faune*, septembre 2003, 15 pages.

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude hydrogéologique et vérification environnementale. Rapport final*, août 2005, 27 pages et annexe.

DA17 ARKÉOS INC. TECSULT-GÉNIVAR. *Étude de potentiel archéologique*, août 2005, 69 pages et carte.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité. Partie 1 – Étude des besoins*, août 1997, 114 pages et annexes.

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité. Partie 2 – Étude des besoins*, août 1997, 21 pages et annexes.

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan régional des mesures d'urgence du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, 13 juillet 2001.

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisitions d'immeubles à des fins gouvernementales, document de la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, octobre 2006, 6 pages.

DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modalités d'expropriation en milieu agricole, document de la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, octobre 2006, 10 pages.

DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Gestion des corridors routiers. Impacts économiques des déviations sur les communes contournées – Revue littéraire*, septembre 1998, 50 pages.

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Affichage le long des routes*, 9 pages.

DA25 QUÉBEC. *Lois interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation*, L.R.Q., c. A-7.001, à jour au 1er juillet 2005.

DA26 QUÉBEC. *Loi sur la publicité le long des routes*, L.R.Q., c. P-44, à jour au 1er juillet 2005.

DA27 QUÉBEC. *Règlement sur la publicité le long des routes*, [P-44, a. 22], à jour au 20 juillet 2005.

DA28 QUÉBEC. *Politique de signalisation touristique*, novembre 2004, 5 cahiers.

DA28.1 *Critères d'admissibilité 2004*, 32 pages.

DA28.2 *Services d'essence et de restauration*, 28 pages.

DA28.3 *Itinéraires cyclables hors route*, 16 pages.

DA28.4 *Équipements touristiques privés*, 32 pages.

DA28.5 *Routes et circuits touristiques*, 28 pages.

DA29 PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Lettre adressée à la Direction du Bas-Saint-Laurent du ministère des Transports*, 15 août 2006, 3 pages.

DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Visuel d'un passage agricole au km 31,8 à Notre-Dame-du-Lac*, 2 pages.

DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Document partiel de l'étude sur le bruit occasionné par l'utilisation du frein moteur*, octobre 2006.

DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Calendrier de réalisation du projet*, 2 pages.

DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Impacts du projet sur le climat sonore*, 13 pages.

DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contraintes topographiques, tronçon Notre-Dame-du-Lac–Dégelis*, octobre 2006, 5 pages.

DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Critères de conception d'une autoroute*, 6 pages.

DA36 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre adressée à Transports Nouveau-Brunswick, concernant la relocalisation du kiosque d'information touristique du Nouveau-Brunswick*, 8 novembre 2006, 1 page.

DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Erratum *au rapport final (version révisée) déposé au ministère de Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 18 avril 2006*, novembre 2006, 3 pages.

DA38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Taux de croissance des débits de circulation*, novembre 2006, 2 pages.

DA39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau de correspondance entre les numéros civiques du tableau 7.14 et les numéros des résidences de l'annexe 2 de l'étude d'impact acoustique*, novembre 2006, 3 pages.

DA40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Adresse civique et localisation pour les résidences qui subiront un impact sonore faible à moyen à la suite de la construction de l'autoroute (impact 2010 par rapport au niveau de 2003)*, novembre 2006, 3 pages.

DA41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau des kilomètres de la route 185 actuelle qui seront démantelés*, novembre 2006, 1 page.

DA42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits de circulation projetés sur la future autoroute 85*, novembre 2006, 1 page.

DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des données sur la sécurité routière pour l'ensemble de la route 185 et pour la zone à l'étude*, novembre 2006, 1 page.

DA44 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Niveau de service*, novembre 2006, 3 pages.

DA45 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Élément physique d'intérêt (carte topographique avec élévation)*, novembre 2006, figure.

DA46 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Estimation des coûts des infrastructures au km 8.8 en comparaison avec deux scénarios au km 7.2*, novembre 2006, 1 page.

DA47 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Erratum : *corrections apportées aux figures 2.5 et 2.6 ainsi qu'aux tableaux 6.9 et 4.12 du rapport final (version révisée)*, novembre 2006, 3 pages.

DA48 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Impact de l'ajout de deux bretelles supplémentaires au km 25 et de l'enlèvement des deux bretelles au km 28. Étude de circulation aux km 20, 25, 29 et 30. Simulation visuelle au km 25*, novembre 2006, 9 pages.

DA49 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Relocalisation du poste de contrôle de Cabano*, novembre 2006, 13 pages et annexes.

DA50 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans d'avant-projet préliminaire*, mai 2005.

DA50.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans d'avant-projet préliminaire. Tronçon de la frontière du Nouveau-Brunswick à Dégelis*, mai 2005.

DA50.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans d'avant-projet préliminaire. Tronçon de Dégelis à Notre-Dame-du-Lac*, mai 2005.

DA50.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans d'avant-projet préliminaire. Tronçon de Notre-Dame-du-Lac à Cabano*, mai 2005.

DA51 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ventilation des coûts de construction de l'autoroute*, novembre 2006, 4 pages.

DA52 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rayons de courbes existantes et projetées du km 20,8 au km 22,5*, novembre 2006, 3 pages.

DA53 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour de la circulation actuelle 2003-2005*, novembre 2006, 2 pages.

DA54 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *L'étang à castors*, novembre 2006, 2 pages.

DA55 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulation visuelle sur l'autoroute projetée*, cédérom.

Par les personnes-ressources

DB1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre adressée à la commission portant sur les limites et lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction – Le bruit communautaire au Québec*, 16 octobre 2006, 2 pages.

DB1.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Politiques sectorielles sur les limites et lignes directrices préconisées par le ministère relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction – Le bruit communautaire au Québec*, mai 2005, 2 pages.

DB2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Note d'instruction 98-01 sur le bruit des sources fixes*, 9 juin 2006, 11 pages et annexes.

DB3 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Règlement de zonage n° 167-89 de la Ville de Cabano*, mars 2003, 235 pages et annexe.

DB4 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Extrait du plan d'urbanisme, règlement de zonage n° 364 et plan de zonage de la ville de Dégelis*, dates diverses, pagination diverse.

DB4.1 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Extrait du règlement de zonage n° 364 : prescriptions générales se rapportant aux enseignes*, 8 pages.

DB5 VILLE DE NOTRE-DAME-DU-LAC. *Extraits du plan d'urbanisme et de la réglementation municipale concernant le projet.*

DB5.1 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Extrait du plan d'urbanisme*, 9 pages.

DB5.2 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Extrait du règlement de zonage*, pagination diverse.

DB5.2.1 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Plan de zonage du secteur urbain*, 3 cartes.

DB5.2.2 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Plan de zonage du secteur rural*, 4 cartes.

DB5.3 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Extrait du règlement de lotissement*, 7 pages.

DB5.4 GASTON ST-PIERRE ET ASSOCIÉS INC. *Extrait du règlement de construction*, 3 pages.

DB6 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE. *Décision concernant la demande de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac d'exclure de sa zone agricole une partie des lots 78-P, 82-P et 83-P, au cadastre de la paroisse de Notre-Dame-du-Lac–Témiscouata, de la circonscription foncière de Témiscouata, totalisant une superficie d'environ 17,5 hectares afin d'y permettre un développement résidentiel, notamment pour relocaliser des résidences qui seront expropriées pour la réfection de la route 185 en autoroute avec voie de service*, 2 août 2001, 5 pages et carte.

DB7 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE. *Décision concernant la demande de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac de l'autoriser à acquérir et utiliser à une fin autre que l'agriculture, soit pour la construction d'une rue de desserte devant desservir des résidences avoisinantes, deux parcelles de terrain totalisant environ 2 257,5 mètres carrés du cadastre officiel de la paroisse de Notre-Dame-du-Lac–Témiscouata afin d'éviter que le ministère des Transports soit obligé d'exproprier deux résidences et d'en desservir une troisième, suite au non-accès imposé par la construction d'un échangeur sur la route 185*, 10 mars 2003, 3 pages et carte.

DB8 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION. *Le Bas-Saint-Laurent – Tout lui réussit. Portrait de la région*, non paginé.

DB9 MRC DE TÉMISCOUATA. *Schéma d'aménagement*, mars 1987, 79 pages et annexes.

DB10 MRC DE TÉMISCOUATA. *Schéma d'aménagement révisé, PSAR 1*, juin 2001, pagination multiple.

DB10.1 MRC DE TÉMISCOUATA. Extraits du *Schéma d'aménagement révisé*, document déposé en octobre 2006.

DB11 VILLE DE CABANO. *Règlement n° 288-98 concernant les nuisances*, 7 décembre 1998.

DB12 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Tortue des bois au Témiscouata, information du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec*, 3 pages.

DB13 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE – SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *La tortue des bois. Protection des espèces menacées ou vulnérables en forêt publique*, décembre 2002, 13 pages.

DB14 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Carte déposée par M. Fournier lors de la séance du 24 octobre en après-midi.*

DB15 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Carte concernant l'occurrence de tortues des bois*, document déposé par M. Fournier lors de la séance du 24 octobre en après-midi.

DB16 *Convention entre la MRC de Témiscouata et la Société d'aménagement de la rivière Madawaska et du Lac Témiscouata inc.*, 12 février 1996, 12 pages et annexes.

DB17 *Convention entre le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales et la MRC de Témiscouata*, 24 novembre 1995, 16 pages et annexes.

DB18 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses à la demande de la commission relative à certaines exigences du Ministère lors de la séance du 24 octobre 2006 concernant la construction d'infrastructures en zones inondables ou à proximité de celles-ci*, 3 pages et annexe.

DB19 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, DE L'INNOVATION ET DE L'EXPORTATION. *Échange de courriels concernant l'absence d'étude économique sur la construction d'une autoroute en milieu rural ou urbain*, novembre 2006, 2 pages.

DB20 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Information sur l'agriculture dans la MRC de Témiscouata : portrait agricole par municipalité*, 6 novembre 2006, 37 pages et annexes.

DB21 ENVIRONNEMENT CANADA. *Politique fédérale sur la conservation des milieux humides*, 1991, 15 pages.

DB22 ENVIRONNEMENT CANADA. Extraits du rapport : *Liste des substances d'intérêt prioritaire. Rapport d'évaluation – Sels de voirie*, 2001, 188 pages.

Par les participants

DC1 *Convention entre la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FMCQ) inc. et la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (FQCMA)*, document déposé le 24 octobre par M. Lucien Ouellet, 30 juin 1997, 7 pages et annexe.

DC2 *Pétition de 98 signatures adressée au ministère des Transports concernant la bretelle d'accès au kilomètre 20 à Notre-Dame-du-Lac*, document remis par M. Rodrique Lavoie, le 23 octobre 2006.

Par la commission

DD1 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Avis au régistrateur de la division d'enregistrement de Témiscouata, que la commission, par la décision rendue le 27 juin 1991, a modifié la zone agricole de la corporation municipale de la Ville de Dégelis, en ordonnant l'inclusion dans cette zone agricole d'une superficie de terrain approximative de 92 hectares formée du lot numéro 72 et d'une partie des lots numéros 73 et 74 du Rang 1 de la rivière Madawaska au cadastre officiel pour la paroisse de Sainte-Rose-du-Dégelis, division d'enregistrement de Témiscouata*, 17 décembre 1991, 2 pages et annexe.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur*, 6 novembre 2006, 2 pages.

DQ1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions 2 à 4 du document DQ1*, 2 pages et carte.

DQ1.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse aux questions 1 et 5 du document DQ1*, novembre 2006, 2 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information sur la réglementation municipale en matière d'affichage adressée à la Ville de Dégelis*, 6 novembre 2006, 1 page. (En réponse, voir le document, DB4.1.)

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information sur les coûts de l'affichage touristique adressée à l'Association touristique du Bas-Saint-Laurent*, 6 novembre 2006, 1 page.

DQ3.1 ASSOCIATION TOURISTIQUE RÉGIONALE DU BAS-SAINT-LAURENT. *Réponse aux questions du document DQ3*, 14 novembre 2006, 2 pages et annexes.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Deuxième série de questions adressées au promoteur*, 13 novembre 2006, 2 pages.

DQ4.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ4*, novembre 2006, 14 pages et annexes.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur*, 4 décembre 2006, 3 pages.

DQ5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses partielles aux questions des documents DQ5 et DQ7*, 13 décembre 2006, non paginé.

DQ5.1.1 GÉNIVAR-TECSULT. *Plan illustrant les sections de poudrerie, route 185 entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis ,en annexe à la réponse 1 du document DQ5.1*, 12 décembre 2006.

DQ5.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question 4 concernant la localisation du lot 2 616 187 du document DQ5*, décembre 2006, 1 carte.

DQ5.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions 3, 4 et 6 du document DQ5*, 14 décembre 2006, non paginé.

DQ5.3.1 GÉNIVAR-TECSULT. *Plan concernant le projet de bretelle de sortie pour le belvédère, route 185, Notre-Dame-du-Lac en annexe à la réponse 6 du document DQ5.3*, 12 décembre 2006.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information adressée à la Ville de Dégelis*, 4 décembre 2006, 1 page.

DQ6.1 VILLE DE DÉGELIS. *Réponse à la demande du document DQ6*, 7 décembre 2006, 1 page.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au promoteur concernant l'axe de la route 185 entre les km 16 et 18 et sur les impacts potentiels de cette proposition sur la géométrie de la route ainsi que sur les terres agricoles et le milieu naturel, en particulier le bilan des gains et des pertes de superficies boisées et cultivées pour les fermes de ce secteur*, 5 décembre 2006, 1 page.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions supplémentaires adressées au promoteur*, 4 janvier 2007, 3 pages.

DQ8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ8*, 11 janvier 2007, 12 pages.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions concernant l'aménagement de ponceaux pour faciliter le passage des amphibiens adressées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune*, 4 janvier 2007, 1 page.

DQ9.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponse à la question du document DQ9*, 11 janvier 2007, 2 pages et courriel de transmission.

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions concernant les sels de voirie et les milieux humides adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 4 janvier 2007, 1 page.

DQ10.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse aux questions du document DQ10*, 11 janvier 2007, 7 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano–Nouveau-Brunswick.*

DT1 Séance du 23 octobre 2006 en soirée à Notre-Dame-du-Lac, 115 pages.

DT2 Séance du 24 octobre 2006 en après-midi à Notre-Dame-du-Lac, 111 pages.

DT3 Séance du 24 octobre 2006 en soirée à Notre-Dame-du-Lac, 101 pages.

DT4 Séance tenue le 27 novembre 2006 en soirée à Notre-Dame-du-Lac, 123 pages.

Bibliographie

ENVIRONNEMENT CANADA (2004a). *Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie*, 18 p.

ENVIRONNEMENT CANADA (2004b). *Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie – Guide de mise en œuvre*, 40 p.